

Studies on Cross-Border Cooperation between Kyushu and Northeast Asia

高木, 直人
九州大学経済学府経済システム専攻

<https://doi.org/10.15017/26439>

出版情報 : 九州大学, 2012, 博士 (経済学), 課程博士
バージョン :
権利関係 :

九州と北東アジアの国境を越えた
地域連携に関する研究

高木 直人

九州と北東アジアの国境を越えた
地域連携に関する研究

九州大学大学院経済学府
経済システム専攻

高木 直人

目 次

序章 課題と方法

第1節 本研究の目的	1
第2節 国境を越えた地域連携に関する先行研究	
1. 東アジアの経済統合に関する研究	5
2. 華南経済圏及び成長の三角地帯に関する研究	6
3. 環黄海経済圏に関する研究	8
4. 日韓海峡経済圏に関する研究	11
5. 欧州の国境を越えた地域連携に関する研究	13
第3節 本研究の課題と構成	
1. 本研究の課題と方法	16
2. 本研究の構成	17

第1章 環黄海経済圏の都市・地域連携

はじめに	19
第1節 環黄海経済圏形成の背景と対象地域	
1. 環黄海経済圏形成の背景	19
2. 環黄海経済圏が対象とする地域	24
第2節 環黄海圏交流の成果と限界	
1. 中韓の都市・地域交流	27
2. 九州と中韓の都市・地域交流	30
第3節 環黄海経済圏の都市・地域連携の新たな展開	35
第4節 小括	37

第2章 日韓海峡経済圏の新たな展開

はじめに	39
第1節 日韓海峡経済圏形成の背景と対象地域	
1. 日韓海峡経済圏形成の背景	39
2. 日韓海峡経済圏が対象とする地域	42
第2節 日韓海峡圏交流の成果と限界	
1. 拡大する日韓海峡圏交流	44
2. 日韓海峡圏交流の限界	50
第3節 日韓海峡経済圏から超広域経済圏構想へ	52
第4節 小括	54

第3章 九州の貿易構造と対中韓貿易の特徴

はじめに.....	56
第1節 九州の貿易構造	
1. 九州における貿易発展のプロセス.....	56
2. 品目別にみた貿易構造.....	59
3. 国・地域別にみた貿易構造.....	60
4. 地場企業の貿易の特徴.....	64
第2節 九州の対中国貿易	
1. 対中国貿易の推移.....	67
2. 品目別にみた対中国貿易の特徴.....	69
第3節 九州の対韓国貿易	
1. 対韓国貿易の推移.....	74
2. 品目別にみた対韓国貿易の特徴.....	76
第4節 小括.....	80

第4章 九州企業の海外投資と対中投資の特徴

はじめに.....	82
第1節 九州企業の海外投資状況	
1. 九州企業の海外投資の推移.....	82
2. 九州企業の海外投資の特徴.....	85
第2節 九州企業の対中投資状況	
1. 九州企業の対中投資の推移.....	91
2. 九州企業の投資先の特徴.....	92
3. 九州企業の対中投資パターンの変化.....	94
4. 九州企業の対中投資事例.....	97
第3節 九州企業の海外撤退状況.....	101
第4節 小括.....	103

第5章 九州の半導体産業と中韓台との連携

はじめに.....	104
第1節 九州における半導体産業の集積	
1. 九州の半導体産業の発展経緯.....	105
2. 九州の半導体産業集積の特徴.....	109
第2節 九州の半導体産業のアジア展開	
1. 九州の半導体関連の貿易動向.....	111
2. 九州の半導体関連企業の海外ビジネス.....	117
3. 「シリコンシーベルト福岡」と「半導体実装国際ワークショップ」.....	121

第3節 中韓台の半導体産業との連携	
1. 韓国半導体産業との連携	125
2. 台湾半導体産業との連携	127
3. 中国半導体産業との連携	129
第4節 九州と中韓台の半導体産業の分業構造の変化	131
第5節 小括	134

第6章 九州の自動車産業と中韓との連携

はじめに	136
第1節 九州における自動車産業の集積	
1. 九州の自動車産業の発展経緯	136
2. 九州の自動車生産システムの特徴	138
3. 九州の自動車貿易の現状	140
第2節 韓国自動車産業との連携	
1. 「日韓自動車コリドー構想」の経緯	143
2. 九州と韓国の完成車貿易	145
3. 九州と韓国の自動車部品貿易	146
第3節 中国自動車産業との連携	
1. 中国自動車産業の地域集積	149
2. 九州と中国の完成車貿易	152
3. 九州と中国の自動車部品貿易	153
第4節 九州と中韓の自動車産業の分業構造の変化	157
第5節 小括	158

第7章 九州の環境産業と対中環境協力

はじめに	160
第1節 九州における環境産業の集積	
1. 九州の環境産業の発展経緯	160
2. 九州の環境産業の現状	163
第2節 中国の環境問題と環境対策	
1. 中国の環境問題	166
2. 中国の環境対策	168
第3節 九州の対中環境協力の現状	
1. 地方自治体と産業界の連携による対中環境協力～北九州市の事例～	170
2. 地方自治体・大学・国際機関の連携による対中環境協力～福岡市の事例～	176
3. 企業による対中環境ビジネス	179
第4節 小括	182

終章 結論と今後の課題

第1節 九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の到達点.....	184
第2節 九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の特徴.....	186
第3節 九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の課題.....	189
第4節 残された研究課題.....	192
参考文献.....	195

図表一覧

第1章

表 1-1	仁川－中国間の主要フェリー航路の概要	21
図 1-1	環黄海経済圏の位置と範囲	25
表 1-2	環黄海経済圏の主要指標	26
図 1-2	中韓国際フェリーの旅客輸送実績の推移	28
図 1-3	中国の黄海沿岸省の対韓国貿易の推移	29
図 1-4	釜山企業の対中投資の推移	30
図 1-5	九州への入国外国人数の推移	31
図 1-6	九州の対中国・韓国貿易額の推移	32
図 1-7	博多港と韓国・中国主要港湾間のコンテナ貨物取扱量の推移	33
図 1-8	北九州港と韓国・中国主要港湾間のコンテナ貨物取扱量の推移	34
図 1-9	九州企業の国・地域別海外投資件数の推移	35

第2章

表 2-1	日韓旅客定期航路の概要	41
図 2-1	日韓海峡経済圏の位置と範囲	43
表 2-2	日韓海峡経済圏の規模（2007年）	43
図 2-2	日韓海峡経済圏における旅客輸送実績の推移	45
図 2-3	日韓海峡経済圏における国籍別旅客輸送実績の推移	46
図 2-4	博多港・北九州港・下関港の釜山航路のコンテナ貨物取扱量の推移	47
図 2-5	わが国主要港湾の韓国コンテナ航路便数ランキング	48
図 2-6	九州企業と韓国東南圏企業の企業間連携	51
図 2-7	超広域経済圏形成の推進戦略	53

第3章

図 3-1	九州の輸出入額の推移	58
図 3-2	九州の品目別輸出構成の変化	59
図 3-3	九州の品目別輸入構成の変化	60
図 3-4	九州の地域別輸出構成の変化	61
図 3-5	九州の主要国別輸出額の推移	61
図 3-6	九州の地域別輸入構成の変化	62
図 3-7	九州の製品輸入におけるアジア比率の推移	63
図 3-8	九州の主要国別輸入額の推移	64
図 3-9	九州の地場輸出額（推計値）の推移	65

図 3-10	九州企業にとって重要な対象国・地域	66
図 3-11	九州と中国の貿易額の推移	67
図 3-12	九州と中国の品目別輸出構成の変化	70
図 3-13	九州の中国向け主要輸出商品の輸出額の推移	71
図 3-14	九州と中国の品目別輸入構成の変化	72
図 3-15	九州の中国からの主要輸入商品の輸入額の推移	73
図 3-16	九州と韓国の貿易額の推移	74
図 3-17	九州と韓国の品目別輸出構成の変化	77
図 3-18	九州の韓国向け主要輸出商品の輸出額の推移	78
図 3-19	九州と韓国の品目別輸入構成の変化	78
図 3-20	九州の韓国からの主要輸入商品の輸入額の推移	79

第4章

表 4-1	九州企業の年代別・地域別海外投資件数の推移	84
図 4-1	産業中分類別にみた九州の海外投資企業数	87
表 4-2	業種別にみた九州の主要な海外投資企業（製造業）	88
表 4-3	業種別にみた九州の主要な海外投資企業（非製造業）	89
図 4-2	九州企業と日本企業の地域別海外投資の分布	90
図 4-3	九州企業と日本企業の対中投資の推移	91
図 4-4	九州企業と日本企業の中国投資先の分布	92
図 4-5	産業中分類別にみた九州企業の中国投資件数の変化	94
図 4-6	九州企業の地域別対中投資構成の変化	95

第5章

図 5-1	九州における半導体生産額の推移	107
図 5-2	九州の品目別半導体生産額構成の変化	108
図 5-3	九州と全国の半導体の製品単価の推移	109
図 5-4	九州における半導体産業集積の構図	110
図 5-5	九州の半導体等電子部品の輸出入額の推移	113
図 5-6	九州の主要な国・地域別半導体等電子部品の輸出額の推移	114
図 5-7	九州の主要な国・地域別半導体等電子部品の輸入額の推移	115
図 5-8	九州の半導体製造装置輸出額の推移	116
図 5-9	九州における半導体関連企業の海外取引の有無	118
図 5-10	九州における半導体関連企業の海外事業所の有無	118
図 5-11	九州の半導体関連企業が積極的に取り組みたい海外事業分野	119
図 5-12	九州の半導体関連企業が興味をもつ国・地域（販売先）	119
図 5-13	九州の半導体関連企業が興味をもつ国・地域（調達先）	119

図 5-14	九州の半導体関連企業が興味をもつ業種（販売先）	120
図 5-15	九州の半導体関連企業が興味をもつ業種（調達先）	120
図 5-16	シリコンシーベルトの位置	122
図 5-17	システム LSI 開発関連企業の集積目標	122
図 5-18	九州と韓国の半導体等電子部品貿易の推移	125
図 5-19	日中韓台の半導体産業の得意な領域	133

第6章

図 6-1	九州の自動車生産台数の推移	138
図 6-2	自動車生産システムのイメージ	139
表 6-1	九州の国・地域別自動車輸出額構成の推移	141
表 6-2	九州の国・地域別自動車部品輸出額構成の推移	142
表 6-3	九州の国・地域別自動車部品輸入額構成の推移	142
図 6-3	九州から韓国への完成車輸出の推移	146
図 6-4	九州と韓国の自動車部品貿易額の推移	147
表 6-4	中国の主な自動車生産拠点	150
図 6-5	博多港の中国向け完成車輸出の推移	153
図 6-6	九州と中国の自動車部品貿易額の推移	154
表 6-5	九州から中国への自動車部品輸出の事例	154
表 6-6	九州の中国からの自動車部品輸入の事例	156

第7章

表 7-1	九州の環境産業の市場規模	164
表 7-2	九州の環境産業の企業集積状況	165
表 7-3	大気汚染物質の日中都市間比較（2004年、年平均値）	167
表 7-4	第10次及び第11次五ヵ年計画期間中の主要汚染物質排出総量規制の目標と実績	169
表 7-5	北九州市の大連市への環境協力の歴史	171
図 7-1	KITAの海外研修員受入人数の推移	174
図 7-2	福岡方式の基本構造	177

終章

表終-1	九州と北東アジアの国境を越えた地域連携を推進する主な会議体	187
------	-------------------------------	-----

略語一覧

- AC (ASEAN Community) ASEAN 共同体
- AEC (ASEAN Economic Community) ASEAN 経済共同体
- AFTA (ASEAN Free Trade Area) ASEAN 自由貿易地域
- AICO (ASEAN Industrial Cooperation Scheme) ASEAN 産業協力計画
- APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation) アジア・太平洋経済協力
- ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) 東南アジア諸国連合
- ASTSA (Asia Semiconductor Trading Support Association) アジア半導体機構
- BBC (Brand to Brand Complementation) ブランド別自動車部品相互補完流通計画
- BSIA (Beijing Semiconductor Industry Association) 北京半導体行業協会
- CBC (Cross-Border Cooperation) 国境を越えた地域連携
- CBR (Cross-Border Region) 国境を挟む諸地域
- CDM (Clean Development Mechanism) クリーン開発メカニズム
- CEPEA (Comprehensive Economic Partnership in East Asia) 東アジア包括的経済連携
- COCOM (Coordinating Committee for Multilateral Export Controls) 対共産圏輸出統制委員会
- CP (Cleaner Production) 低公害型生産
- DRAM (Dynamic Random Access Memory) 記憶保持動作が必要な随時書き込み読み出しメモリー
- EAFTA (East Asia Free Trade Area) 東アジア自由貿易地域
- EPA (Economic Partnership Agreement) 経済連携協定
- EPZ (Export Processing Zone) 輸出自由地域
- ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) 国連アジア太平洋経済社会委員会
- EU (European Union) 欧州連合

FAZ (Foreign Access Zone) 輸入促進地域

FTA (Free Trade Agreement) 自由貿易協定

GSMC (Grace Semiconductor Manufacturing Corp.) 上海宏力半導体製造

GT (Growth Triangle) 成長の三角地帯

HKSTP (Hong Kong Science & Technology Parks Corporation) 香港科技园

ICSEAD (The International Centre for the Study of East Asian Development, Kitakyushu)
国際東アジア研究センター

IDM (Integrated Device Manufacturer) 垂直統合型半導体メーカー

IMAPS-KOREA (The International Microelectronics and Packaging Society, Korea) 韓国
半導体実装協会

ISA (India Semiconductor Association) インド半導体協会

ITRI (Industrial Technology Research Institute) 工業技術研究院

JASTPRO (Japan Association for Simplification of International Trade Procedures) 日本貿易
関係手続簡易化協会

JBIC (Japan Bank for International Cooperation) 国際協力銀行

JICA (Japan International Cooperation Agency) 国際協力機構

JNTO (Japan National Tourism Organization) 日本政府観光局

JSR (Johor-Singapore-Riau) 成長の三角地帯 (インドネシアでの呼称)

KITA (Kitakyushu International Techno-cooperative Association) 北九州国際技術協力協
会

KOTRA (Korea Trade-Investment Promotion Agency) 大韓貿易投資振興公社

KRIHS (Korea Research Institute for Human Settlements) 国土研究院

K-RIP (Kyushu Rycycle and Environmental Industry Plaza) 九州地域環境・リサイクル
産業交流プラザ

LSI (Large Scale Integrated circuit) 大規模集積回路

MAP (International Workshop on Microelectronics Assembling and Packaging) 半導体実

装国際ワークショップ:

- MEMS (Micro Electro Mechanical Systems) 微小電子機械システム
- MEPTEC (Microelectronics Packaging and Test Engineering Council) 米国半導体実装及びテスト技術評議会
- MIDA (Malaysian Investment Development Authority) マレーシア投資開発庁
- MOU (Memorandum of Understanding) 覚書
- NAFTA (North American Free Trade Agreement) 北米自由貿易協定
- NET (Natural Economic Territory) 自然経済圏
- NIES (Newly Industrializing Economies) 新興工業経済地域
- ODA (Official Development Assistance) 政府開発援助
- OEAED (The Organization for the East Asia Economic Development) 東アジア経済交流推進機構
- OEM (Original Equipment Manufacturing) 相手先ブランドによる製造
- PFBC (Pressurized Fluidized Bed Combustion) 加圧流動床複合発電
- RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) 東アジア地域包括的経済連携
- RoHS (Restriction of Hazardous Substances) 有害物質使用制限
- SEZ (Subregional Economic Zone) 局地経済圏
- SIJORI (Singapore-Johor-Riau) 成長の三角地帯 (シンガポールでの呼称)
- SMIC (Semiconductor Manufacturing International Corp.) 中芯国際集成電路製造
- SUV (Sport Utility Vehicle) スポーツタイプ多目的車
- TSMC (Taiwan Semiconductor Manufacturing Company) 台湾積体電路製造
- UMC (United Microelectronics Corp.) 聯華電子
- UNEP (United Nations Environment Programme) 国連環境計画
- WTO (World Trade Organization) 世界貿易機関

序章 課題と方法

第1節 本研究の目的

本研究は、環黄海経済圏と日韓海峡経済圏をけん引してきた九州と北東アジア（主に中国と韓国）の国境を越えた地域連携（Cross-Border Cooperation : CBC）が、どのような理由によって始まり、それがどのように発展してきたのか、約 20 年間の歩みをたどり、東アジアの他の局地経済圏（Subregional Economic Zone : SEZ）や欧州の国境を挟む諸地域（Cross-Border Region : CBR）とは異なる特徴を把握し、その意義やあり方を問うことを目的とする。

国境を越えた地域連携とは、国家間の経済統合や経済協力が進展することによって、国境の壁が低くなり、その結果、国境を挟んで隣接する地方自治体の間で政策面の協力が進むことや、国境を越える企業の経済活動が活発になることを意味する¹⁾。あるいは地方自治体の政策と国境を越える企業の経済活動が相互に関連しながら地域連携が進展するプロセスだともいえる。国境を越えた地域連携は、欧州連合(EU)、北米自由貿易協定(NAFTA)、東南アジア諸国連合(ASEAN)のような国家間の経済統合と異なり、政策調整や制度的な統合には限界がある。地方自治体には、関税や非関税障壁の撤廃、法人税や所得税などを変更する権限はないからである。しかし、冷戦の終結を背景に、経済統合や経済協力が進むことによって、地理的近接性や経済的な補完性を活かす機会は増大した。そして、国境を越えた地域連携は、これまで経済発展の面で不利な条件下に置かれることが多かった国境地域に、新たな発展の可能性を与えると同時に、国家間の経済統合を補完する役割を担うようになった。

東アジアにおける国境を越えた地域連携は、ASEAN や中国を中心とした国家レベルの経済統合や経済協力が進展することによって、その実体を形成してきた。

東アジアの経済統合は、まず ASEAN から始まった。ASEAN は 1967 年に設立され、1976 年から域内経済協力を進め、1985 年のプラザ合意による円高の進行以降は、多国籍企業を中心とした外資依存かつ輸出指向型の工業化（集団的外資依存輸出指向型工業化戦

1) 欧州の国境地域の研究では、国境を越えた地域連携（Cross-Border Cooperation）を狭義の意味で国境を越えた地方自治体間の協力と定義することが多い（中村・多賀・柑本 2006 : p.51、Perkmann 2003 : p.156）。本研究では、広義の意味で自治体に限らず企業等の国境を越えた経済活動も含むこととする。

略)を推進してきた²⁾。

1990年代に入ると、「アジア冷戦構造の変化、中国の改革・開放に基づく急速な成長、中国における対内直接投資の急増、アジア太平洋経済協力(APEC)の制度化等から、さらに域内経済協力の深化と拡大が進められる」³⁾ことになり、1992年にはASEAN自由貿易地域(AFTA)の設立を合意、1996年からはASEAN産業協力(AICO)が推進された。

1997年のアジア経済危機以降は、中国の急成長と影響力の拡大、世界貿易機関(WTO)による世界大での貿易自由化の停滞とFTAの興隆、東アジアの相互依存性の増大と東アジア大の経済協力基盤・地域協力の形成といったASEANを取り巻く東アジアの構造変化が起き、ASEAN自身の統合が深化するとともに、東アジア大の地域経済協力が進展した⁴⁾。

AFTAをめざす関税撤廃は、2003年に先行加盟6カ国において関税5%以下を実現し、2010年には先行加盟6カ国において関税をほぼ撤廃、AFTAが完成した。そして、さらなる統合をめざし、2003年にASEAN共同体(AC)の実現を打ち出した。ACは、経済、政治・安全保障、社会・文化の3つの共同体からなるが、ACのけん引役となるのはASEAN経済共同体(AEC)である。2015年までに、「物品、サービス、投資、熟練労働者の自由な移動、資本のより自由な移動」⁵⁾が行われる地域をめざすことになった。

また、アジア経済危機に際しては、1997年に第1回のASEAN+3の首脳会議が開かれ、1999年には「東アジアの歴史上初」⁶⁾の東アジア協力に関する共同声明が発表された。そして2000年にはチェンマイ・イニシアチブが合意され、2005年には初の東アジア首脳会議が開催された。

2000年以降になると、ASEANを中心としたFTAや経済連携協定(EPA)の締結が加速した。2002年に中国がASEANとFTAを締結すると、日本、韓国、インド、豪州・ニュージーランドが相次いでFTAを締結し、ASEANプラス1による「ASEANをハブとするFTAネットワーク」⁷⁾が完成した。これに加えて、ASEAN+3(日中韓)からなる東アジア自由貿易地域(EAFTA)、ASEAN+6(日中韓印豪NZ)からなる東アジア包括的経済連携(CEPEA)などの東アジア広域FTAの構想も提案されている⁸⁾。また、2013年にはASEANと日中韓など16カ国が参加する東アジア地域包括的経済連携(RCEP)の交渉が始まり、2015年の妥結をめざす。

2) 清水(1998)、p.104。

3) 清水(2011a)、p.2。

4) 清水(2011a)、p.2。

5) 石川(2009)、p.15。

6) 平川(2011)、p.33。

7) 石川(2011)、p.10。

8) 助川(2012)、pp.116-117。

すなわち、1990年代から2000年代にかけて、「東アジアにおいては地域経済協力が重層的・多層的に展開しており、それが東アジアの地域経済協力の特徴」⁹⁾となっている。

こうしたなか、東アジアにおいて、経済統合や経済協力の進展に伴い国境の壁が低くなることによって、1980年代後半から国境を挟んだ都市や地域の間で国境を越えた経済活動が活発に行われるようになってきた。国と国の政治経済的な関係が緊密化することで、ASEANのように複数国からなる広域的な「地域」や「経済圏」が形成されるばかりでなく、一国内の都市や地域が隣接する他国の都市や地域と一体化を強め、国境を跨ぐ「地域」や「経済圏」の形成を促した。東アジアの地域経済協力が、超国家レベルの「地域」から都市・地域レベルの「地域」まで、重層的・多層的に展開されていると理解できる。

東アジアにおける国境を越えた地域連携は、国や地域によって呼び方はさまざまである。「局地経済圏 (SEZ)」、「成長の三角地帯 (Growth Triangle : GT)」、「自然経済圏 (Natural Economic Territory : NET)」などと呼ばれるが、都市や地域が主体となって国境を越えた活動をおこなっている点ではほぼ同義である¹⁰⁾。国境を越えた地域連携が活発に行われることによって、空間的に国境を跨ぐ「経済圏」が誕生したということもできる。

東アジアでは、まず1980年代後半に香港、中国・広東省を中心とした地域に「華南経済圏」が台頭した。中国では1978年に改革・開放路線を決定した後、1980年に深圳、珠海、汕頭、厦門を経済特区に指定、1984年には広州をはじめ沿海14都市を開放都市に指定、1985年には珠江デルタ、閩江デルタ、長江デルタを対外開放区に指定するなど、対外開放を急速に進展させてきた。それと同時に、香港企業の広東省（特に珠江デルタ）への委託加工や直接投資が急増した。なかでも委託加工は、香港の企業が原材料、機械設備、製造技術などを提供、広東省の地方政府が土地や労働力、基礎インフラなどを提供することで両地域の間で急速に広まった。その結果、香港と広東省の間に「前店後廠 (Front Shop, Back Factory) モデル」¹¹⁾と呼ばれる相互補完的な分業体制を確立、独自の加工貿易が発展した。

9) 清水 (2011a)、p.4。

10) 渡辺は、局地経済圏を「国境をまたがって潜在していた諸地域間の経済的補完関係が冷戦構造の溶解とともに顕在化した経済圏」と定義している (渡辺 1992 : p.21)。成長の三角地帯 (GT) は、アジア開発銀行によると、政治・経済形態 (段階) を異にする三カ国 (地域) 以上の隣接地域が立地を含む生産要素および市場の補完関係を強化しながら、域内および域外貿易、投資を促進し、地域の政治的安定・経済発展を達成する目的で設置された多国籍経済地域 (嘉数 1995 : pp.19-20) と定義される。成長の三角地帯が提唱された当初は、成長の三角地帯は特定の地域を指すのではなく、一般的な概念として使われていた (Tang & Thant 1994 : p.2)。自然経済圏 (NET) は、米国のスカラピーノ教授が提唱した概念で、「歴史的に居住し、活動してきた人々によって自然発生的に形成される経済圏」 (環日本海学会編『北東アジア事典』 pp.114-116) を意味する。このほか、メガ・リージョンの議論のなかで、大都市を中心とした国境を越えた広域経済圏が論じられることも多い (細川 2008 ; 田坂 2005 ; 松原 1998)。

11) Yang C. (2010), p.89.

1990年代に入ると、シンガポール、インドネシア・リアウ州、マレーシア・ジョホール州から成る「成長の三角地帯（^{シジョリ}SIJORI）」が形成された¹²⁾。シンガポールは、高度な産業構造と優れた産業基盤をもつが、労働力や水や土地などの資源不足に悩んでいた。一方、インドネシアのリアウ州やマレーシアのジョホール州は、労働力や土地や水などの資源には恵まれていたが、産業開発が遅れていた。シンガポールのゴ・チョク・トン副首相（当時）は、この3地域の相互補完関係に着目し、1989年に成長の三角地帯構想を提唱した。そして、これがきっかけとなり、1990年代以降、シンガポールからインドネシアのリアウ州やマレーシアのジョホール州への投資が拡大、米国や日本の多国籍企業による投資も増え、華南経済圏に次ぐ局地経済圏として注目されるようになった。

以上のような東アジアを代表する2つの局地経済圏に対し、日本、韓国、中国、ロシアの都市や地域で形成される北東アジアの局地経済圏は独自の発展経路をたどってきた。北東アジアにおいては、ASEANのような制度的な枠組みはない。日中韓の間ではFTAも締結されていない。しかし、中国の対外開放政策が本格化する1990年代以降、日中韓の間の経済関係は強化され、事実上の経済統合が深化した。その結果、1990年代に入ると、環日本海経済圏、環黄海経済圏、日韓海峡経済圏に関する構想が次々と提唱された。そして、その実現に向けて、姉妹・友好都市関係をベースとしながら、日本の地方自治体が大きな役割を果たした。環日本海経済圏では北陸、東北、山陰地方の地方自治体、環黄海経済圏や日韓海峡経済圏では北九州市や福岡市などの北部九州と山口の地方自治体が、1990年代以降、対岸の中国や韓国の地方都市、あるいはロシア極東地方との交流を推進した。その背景には、東京からみれば周辺に位置する日本の地方自治体にとって、東京をはじめとする大都市圏から自立し、周辺諸国とともに一体的に発展しようという悲願があり、「自らを中心において、国境を越えた経済交流を考えてゆくことで、新しい発展の可能性をさぐろうとした」¹³⁾のである。言い換えれば、日本がかかわる局地経済圏の構想は、常に地域振興や地域活性化が大きなテーマとなっていた。

こうしたなかであって、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の研究は独自の意義をもつ。なぜなら、九州は1990年代以降、約20年間、環黄海経済圏と日韓海峡経済圏をリードする立場にあり、この間の交流実績は広範にわたり、多くの実証分析を可能にするからである。また、環日本海経済圏が構想としては先行したものの、その後の停滞感が否めないのに対し、環黄海経済圏や日韓海峡経済圏では、韓国や中国の都市の成長に伴い、日本側からの一方的なアプローチではない双方向の交流を増やし、局地経済圏としての熟

12) 清水（1998）、p.145。

13) 木下（1992）、p.126。

度を高めつつあるといってもよい¹⁴⁾。九州には半導体産業、自動車産業、環境産業といったアジア有数の産業集積があり、産官学連携体制が充実していることも、国境を越えた地域連携に大きな影響を与えてきた。

そういう状況のなかで、九州がどのように北東アジアの都市・地域と連携を深めてきたのかを検証し、構想が提唱されて以降の交流の事実の積み重ねのなかから、国境を越えた地域連携の意義を確認する必要がある。その上で、九州にとっての北東アジアとの国境を越えた地域連携の優位性や課題を明らかにし、九州の独自性を抽出することで、新たな可能性を見出すことができよう。

第2節 国境を越えた地域連携に関する先行研究

1. 東アジアの経済統合に関する研究

東アジアにおける国境を越えた地域連携を研究する上で、東アジアの経済統合の到達点がどのレベルにあり、どのような課題を抱えているかを知ることは重要である。

清水は、「東アジアでは、ASEAN が域内経済協力・経済統合の嚆矢であった」¹⁵⁾と位置づける。1976年から始まった「集团的輸入代替重化学工業化戦略」は挫折に終わったものの、1987年から取り組んだ「集团的外資依存輸出指向型工業化戦略」は多国籍企業の直接投資を急増させ、外資依存の輸出指向型の工業化で成果をあげたと評価する¹⁶⁾。

1990年代以降、アジア冷戦構造の変化、中国の改革・開放の進展などの歴史的諸変化が起き、1997年にはアジア経済危機を契機に東アジアの経済構造は大きく変化した。こうしたなかにあっても、ASEANの域内経済協力は深化と拡大を続け、ASEANは、東アジアの地域経済協力・経済統合の代表であり続けているとする¹⁷⁾。

ASEANは次のステップとして、2015年のASEAN経済共同体(AEC)の実現をめざす。その実現のためには、単一の市場と生産基地、競争力のある経済地域、公平な経済発展、

14) 環日本海経済圏は、「相互補完関係による互恵的な経済協力の象徴的な事業」と期待された図們江開発が頓挫することによって求心力を失い、「環日本海経済圏という言葉そのものがすでに語られなくなっている」(堀江2010: pp.6-7)という現状にあり、経済圏という実体を生み出すことができなかったとみられている。坂田は、「当時は、構想実現への期待が大きかったために、現状分析には強いバイアスが働き、客観的な分析が十分でなかった」(坂田2010: p.30)とも述べている。それに対し、後述するようにOECDが環黄海経済圏における国境を越えた都市間協力をテーマにレビューを出していることは、環黄海経済圏への関心が今も高いことを示している(OECD2009)。

15) 清水(2011a)、p.2。

16) 清水(1998)、pp.143-146。

17) 清水(2012)、p.79。

グローバル経済への統合という4つの目標を確実に実施していかなければならない¹⁸⁾。

また、ASEANにとって東アジアの地域協力の中心を維持することも課題である¹⁹⁾。東アジアにおいては、ASEANが中心となり地域経済協力が重層的・多層的に展開してきた。それとともにASEANが東アジアにおける交渉の「場」を提供し、自らのイニシアチブの獲得を実現し、ASEAN域内経済協力のルールが東アジアへ拡大してきた²⁰⁾。石川も、「東アジアの地域統合は、主要国とASEANとのFTAとの締結が推進力となって展開した」²¹⁾と評価し、「21世紀の最初の10年間を東アジアの地域統合の第1段階」と呼んでいる。また、「AECは、EU型の統合ではなく、統合のレベルは日本のEPAに近い。国家主権のASEANへの移譲は行わず、共通関税は採用していない」と述べ、市場統合がASEAN流に「ゆっくりであるが着実に進んでいる」²²⁾と評価する。

しかし、アジア太平洋地域でのサプライチェーンの構築には、ASENプラス1FTAだけでは不十分であり、広域のFTAの創設が課題となる²³⁾。継ぎ目のない（シームレスな）取引が具現化できるような「真の広域経済圏」をめざし、どのような統合を進めるのか、そのなかでASEANがどのようにイニシアチブを握っていくのかが焦点となろう²⁴⁾。

以上のように、東アジアの経済統合の研究は、ASEANという国の連合体、あるいは東アジアというさらに広域的な「地域」を主な対象としてきた。国の一部であるサブリージョナル（subregional）な「地域」を対象とした研究は、後述する局地経済圏の研究を除けば、まだ十分な蓄積はない。今後、ASEANをはじめとする東アジアの経済統合がさらに深化・拡大するなかで、隣接する個々の都市・地域の連結性が強まれば、国境を越えた地域連携の研究の必要性が高まると考えられる²⁵⁾。

2. 華南経済圏及び成長の三角地帯に関する研究

東アジアにおいて、香港と広東省を中心とした華南経済圏は、最も早く相互補完関係を生かした局地経済圏の形成に成功したと理解されている。華南経済圏が注目されはじめた

18) ASEAN (2008).

19) 清水 (2011a)、p.7。

20) 清水 (2011a)、p.4。

21) 石川 (2011)、p.12。

22) 石川 (2011)、p.13。

23) 石川 (2011)、p.15。

24) 助川 (2012)、p.116。

25) 2010年からASEANでは「連結性マスタープラン」が実施されている。連結性とは物的連結性（交通インフラの整備等）、制度的連結性（非関税障壁の撤廃、基準の統一等）、人的連結性（ビザの緩和等）からなる。こうした連結性が高まれば、交通の便は改善され、人の往来は盛んになり、国境を越えた地域連携がより重要性を増すと考えられる。

当時、国境を越えた地域連携という言葉は使われなかったが、「ヒト・モノ・カネの生産要素が大々的に移動し、国際分業が国境を越えて成立し、その国境そのものも政治的にはともかく、経済的には存在の意味をもたないほど経済交流が盛んになっている」²⁶⁾という意味で、香港と広東省の間で国境を越えた地域連携が始まったと解釈できよう。

中国が高度成長を遂げるなか華南経済圏への注目は高まり、華南経済圏の研究は、香港企業の広東省への委託加工や直接投資の実態分析に集中した。1985年のプラザ合意以降、円高によって、日本、NIES、ASEAN、中国の間で先発国から後発国へ成長のメカニズムが伝播する現象が起きていたが、華南経済圏は中国に成長のメカニズムを伝播する重要な「媒体」の役割を果たすと考えられたからである²⁷⁾。香港の中国への地場輸出、香港企業の委託加工、香港からの輸入、香港からの再輸出などの貿易・投資構造の分析などを通じ、香港と広東経済の一体化が克明に論じられた²⁸⁾。

また、華南経済圏の研究では、華僑・華人のネットワークの存在も強調されることが多い²⁹⁾。香港の中国人のほとんどは広東省と福建省の出身であり、香港と広東省は共通の文化、歴史、言語基盤をもち、強固なネットワークをもつ。香港と広東省間だけでなく、国際的な華僑・華人のネットワークも強力であり、外資の導入や国際市場の開拓にその強みを発揮している点も重視された³⁰⁾。

一方、華南経済圏において地方レベルの行政機関がどのような役割を果たしてきたかについては、委託加工や直接投資の研究と比べれば、それほど注目されていない。一国二制度の下での都市国家・香港、社会主義国家・中国の地方政府である広東省という華南経済圏特有の事情によるものだと考えられる。

局地経済圏として、華南経済圏の次に注目されたのが、シンガポール、インドネシア・リアウ州、マレーシア・ジョホール州からなる成長の三角地帯(SIJORI)である³¹⁾。SIJORIはもともと成長の三角地帯の1つであったが、後に成長の三角地帯を代表するようになり、成長の三角地帯といえ、SIJORIをさすようになった。

SIJORIは、シンガポールの産業技術、資本、サービス機能、インドネシアとマレーシアの豊富な労働力と資源を組み合わせ、三国共同で地域開発構想を提唱したことから始ま

26) 稲垣(1992)、pp.40-41。

27) 渡辺は、先発国が直接投資や貿易を通じて後発国に成長の機会を与え、後発国がそれに迅速に反応し、自らの構造を転換しつつ、高い成長率によって先発国を追跡する構図を「構造転換連鎖」と呼んだ(渡辺1992:p.3)。

28) 渡辺(1992)、稲垣(1992)、山本(1992)。

29) 嘉数(1995)、p.49。

30) 游(1992)、p.68。

31) SIJORI (Singapore-Johor-Riau) はインドネシアでの名称であり、シンガポールではJSR (Johor-Singapore-Riau) と呼ばれる。

ったため、成長の三角地帯となる条件が備わっていたし、華南経済圏と同様の発展の条件を保持していたといえる。実際、SIJORIはジョホール州やリアウ州のバタム島の投資環境が整備されることによって直接投資の受入れに成功した³²⁾。

ただ、華南経済圏と異なる点も認められる。SIJORIの形成が政府主導であったことである。SIJORIは政府主導で、二国間の開発協定で進行し、シンガポールの投資主体も政府および政府系の企業集団である。そのため、シンガポールの「飛び地」的な性格が強く、華南経済圏のように経済圏が拡大・深化するかどうかが課題となるという指摘もある³³⁾。また、インドネシアやマレーシアの地方政府や地方企業の役割が限られているため、中央政府の影響も大きいという³⁴⁾。さらに、この地域においては、経済実権を握る華僑資本への警戒心が強い。この点も華南経済圏とは異なる社会的な背景だといえるだろう。

3. 環黄海経済圏に関する研究

環黄海経済圏を対象とした研究は、1990年代初頭から多く発表された。環黄海経済圏にいち早く着目し、環黄海経済圏を最初に提起したのは小川である³⁵⁾。小川は、中国と韓国という体制の違い（小川の言葉を借りれば「政治の壁」）が都市・地域間交流を促進するという認識を示し、中韓の経済交流は「国家レベル・国民経済レベルでの交流ではなく、黄海を挟んだ中国・遼東・山東半島地域と韓国西海岸地域とを中心とする、いわば地域レベルでの交流として展開されるであろう」³⁶⁾とし、「中・韓の経済交流が進展すれば、両国のこれらの地域は1つの経済圏に統合されるようになる」³⁷⁾と述べ、「環黄海経済圏」を提唱した。

小川が環黄海経済圏を提唱してから九州の環黄海経済圏への参画は早かった。北九州市は国際東アジア研究センター（The International Centre for the Study of East Asian Development, Kitakyushu : ^{イクシアド} ICSEAD）の第1回の共同研究プロジェクトとして1989年から1991年にかけて環黄海経済圏の研究に着手し、1991年には「環黄海経済圏」構想を発表

32) 北村（1994）、p.125。

33) 嘉数（1995）、p.73。

34) 嘉数（1995）、p.74。

35) 小川は、1988年に環黄海経済圏を提起し、環黄海経済圏に関する研究で中心的な役割を果たした後、海洋汚染などの環境問題やエネルギー問題などを解決するためには、環黄海経済圏では狭すぎると考え、日本海、黄海、渤海、東中国海、南中国海を地中海になぞらえ、2006年に「東アジア地中海経済圏」を提唱した（小川2006）。

36) 小川（1988）、p.45。

37) 小川（1988）、p.49。

した³⁸⁾。

また、国際東アジア研究センターの環黄海経済圏の共同研究が発表された翌年の1992年から、この共同研究の編者でもあった渡辺は、局地経済圏の時代を提唱し始める³⁹⁾。ただ、小川と較べると環黄海経済圏の評価は控えめである。渡辺が局地経済圏の時代を提唱した時期は、中韓が国交を樹立する以前であり、そのため、「韓国企業の対中進出が実験的な段階にとどまっており、それがゆえに中韓経済統合の密度はそれほど濃いものとはなっていない」⁴⁰⁾と考えたからである。

もう1点、小川と異なる点は、環黄海経済圏を中国の山東・遼寧省と韓国西海岸を結ぶ地域で考えたことであり、日本の都市や地域が参画するという視点はなかった。渡辺は、北九州市の環黄海経済圏のプロジェクトに積極的に関与していたが、局地経済圏の時代を述べる際に、北九州市や九州の取り組みが取り上げられることはなかった。

これに対し、九州の立場から環黄海経済圏を中心とする北東アジア地域の経済交流を調査したのが、九州地域産業活性化センターである⁴¹⁾。本調査は、環黄海経済圏の研究としては後発に属するが、木下悦二九州大学教授（当時）を委員長として、九州・山口の大学・研究機関の中国、韓国の専門家や経済界の代表が参加し、九州と環黄海地域との経済交流の可能性をさぐったものである。可能性として論じられることが多かった環黄海経済圏に対し、北東アジアの都市・地域の現状や地域間経済交流の実態を詳細に分析した初の本格的な調査だと位置づけられよう。

このように日本国内の研究者や研究機関を中心に環黄海経済圏の構想が提案されるのとほぼ併行して、韓国においても環黄海経済圏への関心が高まっていた。韓国で環黄海経済圏研究の先鞭をつけたのはKimである⁴²⁾。当時ハワイの東西センターに在籍していたKimは米国で環黄海経済圏の研究を発表した。Kimは小川の先駆的業績にふれつつも、韓国と中国の経済関係に焦点を当てて、環黄海経済圏のポテンシャル分析を行い、環黄海経済圏における経済協力の方向について分析した。

また、この時期に中国側から環黄海経済圏構想の論議に積極的に参加したのは、天津の南開大学の陳である⁴³⁾。陳の主張の特徴は、天津が中心的な役割を担う中国国内の経済圏である渤海経済圏と黄海沿岸地域を一つの経済圏として一体的に構想しようとしたところ

38) 国際東アジア研究センターの共同研究プロジェクト「環黄海地域の経済・社会開発の方向と望ましい協力のあり方」は、西村・渡辺（1991）として刊行された。

39) 渡辺編（1992）。

40) 『日本経済新聞』1992年2月27日号。

41) 九州地域産業活性化センター（1993）。

42) Kim（1990）、Kim（1991）。

43) 陳（1992）。

にある。陳が描く環黄渤海経済圏には北朝鮮が含まれており、日本側が想定する環黄海経済圏との違いも認められる。

1990年代初頭から本格化した環黄海経済圏の研究は、2000年代以降、全般的な政策提言や実態把握からより具体的な政策研究にシフトし始めた。

まず物流と観光に焦点を当てた政策研究の観点から環黄海経済圏に再びアプローチしたのが、日中韓のシンクタンクによる共同研究である⁴⁴⁾。韓国の政府系シンクタンク・国土研究院（Korea Research Institute for Human Settlements : KRIHS）に所属していた Kim の呼びかけにより、中国の国家発展計画委員会国土開発・地区経済研究所、九州経済調査協会、釜山発展研究院、仁川発展研究院が参加して共同研究が実施された。

同共同研究では、福岡市、北九州市、大連市、青島市、釜山市、仁川市の6都市を対象に、各都市の発展戦略、産業集積やインフラ整備の状況、物流や人的交流の実態などを分析し、物流と観光の分野に重点を置いた「環黄海都市ネットワーク戦略」を提言した。

政策レベルで別の観点から環黄海経済圏に再び焦点を当てたのは、九州経済産業局が中心となって提案した「平成の出島（環黄海産業交流特区）」構想である⁴⁵⁾。候補地としては、大水深の港湾の建設が進む北九州市の響灘地区を想定していた。しかし、提案に盛り込まれたインセンティブや規制緩和も実現の見通しが立つものは少なかった。その結果、九州経済産業局の環黄海関連の事業はその後拡充されていったが、「平成の出島」は実現されなかった。

以上みてきた2つの政策指向の環黄海経済圏に関する研究は、日本、中国、韓国という環黄海経済圏に関与する国の研究者によるものである。これに新たな立場で環黄海経済圏を問い直したのは OECD である⁴⁶⁾。

OECD の環黄海地域の地域分析は包括的かつ実証的である。OECD は、日本や韓国の多国籍企業が要素価格や技術水準の違いを活用することによって、民間セクターが主導す

44) 共同研究の成果は、日韓それぞれで編集され、韓国では英語版の Kim ed. (2000)、日本では日本語版の九州経済調査協会（2000）が刊行された。中国語版は刊行されなかった。

45) 「出島」という言葉は中央直轄のイメージと直結するが、九州経済産業局は、「平成の出島」を地域が指定するオープンな地域であり、地域の積極的な国際化施策と位置づけていた（九州地域産業活性化センター 2000）。

46) OECD は、1999年に国土開発政策委員会（Territorial Development Policy Committee）を設置し、革新的な国土開発戦略と統治のあり方について体系的な研究と普及啓発に努めてきた。国境を越えた大都市圏（Metropolitan Areas across National Borders）も重要なテーマの1つとなり、欧米については、オーストリアとスロバキアの国境をはさむビエンナ・ブラティスラバ地域、デンマークとスウェーデンの国境地域であるオレスンド地域、米国とカナダの国境をはさむデトロイト・ウィンザー地域などの地域分析（Territorial Review）を行ってきた（OECD 2006 : pp.182-190）。環黄海地域の都市間協力を対象とした地域分析（OECD 2009）もその一環である。OECDにとって初めてのアジアでの地域分析であり、環黄海地域にとっても OECD という国際機関からの評価と政策提言は初めてであった。

るかたちで経済圏が形成され、地方自治体も積極的な役割を果たしてきたと評価する。つまり、環黄海経済圏は「市場が主導し、地方が推進するかたちで国境を越えた地域が自発的に形成されてきた (market-led and locally-driven spontaneous processs of community building across borders)」⁴⁷⁾と特徴づけた。

しかし、OECD の貿易や投資の分析は国レベルの統計に基づく。国レベルの統計には、日本や韓国の多国籍企業の経済活動が反映されていると考えられるが、環黄海地域の地方レベルの企業の経済活動がどれだけ反映されているかは把握しがたい。その意味で、多国籍企業の本社がある東京やソウルを含まない環黄海地域において、民間セクターがどのような役割を果たしたかについては、検証が十分だとはいえない。

4. 日韓海峡経済圏に関する研究

環黄海経済圏と同様、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携に深く関わる日韓海峡経済圏の研究は、環黄海経済圏の研究と比べ若干遅れ、1990年代半ばから始まった。

日韓海峡経済圏を最も早く提唱したのは朴である⁴⁸⁾。朴は、蔚山～釜山～昌原～馬山に繋がる釜山大都市圏と、下関～北九州～福岡に繋がる北部九州広域圏は、歴史的、経済的、文化的に緊密な関係を持ち、海峡を挟んで人的交流、物的交流が活発に行われていると指摘した上で、釜山・福北都市軸（大釜山圏と北部九州3県）の「2,000万人経済圏」は、日韓海峡経済圏の中核となり、競合関係というより相互に補完的な関係を結び国際的な成長地域になりうると予見した。

そして朴が示した日韓海峡経済圏成立のための条件や課題は、鄭・朴・小川によって、産業協力、通商協力、地域協力の3つの分野における提言として整理された⁴⁹⁾。

まず産業協力については、日韓海峡圏両地域の自動車産業などの製造業の発展に向けた水平的分業の構築を提言した。通商協力については、日本の「輸入促進地域 (Foreign Access Zone : FAZ)」と韓国の「輸出自由地域 (Export Processing Zone : EPZ)」を結合させた「局地的自由貿易地域 (Localized Free Trade Zone)」の形成が提案された⁵⁰⁾。地域協力については、釜山市と福岡市がまずビジネス・ベルトを構築し、その後、韓国の南部地域と北部九州・山口へと協力関係を拡大していくシナリオが描かれた。

47) Kwon (2010), p.2.

48) 朴 (1995)。

49) 鄭・朴・小川 (2001)。

50) 金は、「特定地域を自由経済特区に指定して産業・技術などの協力を強化し、さらに生産提携や特化などを通じて、特区間の格差を縮小していきながら、その特区を漸次的に拡大していき、究極的には全面的自由貿易地域として発展するような方案」(金 2003)を提案している。

以上のような提言は、今でも魅力を失わない。しかし、提言の前提となる実態分析は不十分であった。そのため、提言のなかには、実態にそぐわず、提言倒れに終わったものも多い。1990年代の日韓海峡圏の研究は、提言先行型の研究であったともいえよう。

2000年代に入ると、韓国が通貨危機を乗り越え、2002年に日韓がワールドカップを共催することで、再び日韓海峡経済圏形成の機運は盛り上がった。2003年からスタートした政府間の日韓自由貿易協定交渉は、日韓海峡経済圏への関心を高め、日韓の経済交流に先駆的な役割を果たすことが期待された⁵¹⁾。

こうしたなか、Kim, Takaki and Leeは、日韓のシンクタンクの参加を得て、日韓FTAの影響や日韓海峡経済圏の可能性をさぐり、国境を越えた地域協力のビジョンや政策提言を試みた⁵²⁾。Kim, Takaki and Leeの研究は、朴の研究と異なり、日韓双方において企業や有識者にヒアリング調査やアンケート調査を実施し、実態に基づいた構想や戦略を打ち出している点に特徴がある。

Kimが日韓海峡経済圏の形成に必要と考えるのは、朴と同様、経済的要因である⁵³⁾。「韓国東南部は、造船、自動車、金属、機械、アパレル、履物などの製造業が集積し、北部九州は鉄鋼、自動車、半導体、環境産業が集積している。しかし、これらの産業は中国の産業の挑戦を受けている。また、伝統的な製造業は中国や東南アジアの低コストの生産拠点によって急速に侵食されつつある。…日本と韓国における技術度や知識集約度が低い汎用的な生産活動は空洞化するであろう」⁵⁴⁾という問題意識をまず提起する。

次に、Kimは韓国東南部と北部九州の製造業の弱点を指摘する。つまり、「東京とソウルへの有能な人材とR&D施設の集中を考えると、韓国東南部と北部九州が知識集約型経済へ移行する可能性は低い。韓国東南部や北部九州にも部分的には当てはまる、意思決定の権限やR&D施設を持たない分工場(branch plants)が集中する周辺地域の将来の展望は厳しいものとなる」⁵⁵⁾という。いわば韓国東南部と北部九州の置かれた経済環境に対する危機感の表明でもある。

以上のような認識から、Kimは国境を越えた地域連携(Cross-Border Cooperation)に日

51) 日韓自由貿易協定は、2003年12月に事務レベルの協議が始まり、6回の交渉が行われたが、農林水産品の関税撤廃などを巡って交渉が難航し、2004年11月に交渉が中断している。

52) Kim, Takaki and Leeの国際共同研究は、韓国側からは国土研究院、東北アジア地域革新研究院、慶南発展研究院、蔚山発展研究院、日本側からは九州経済調査協会、福岡アジア都市研究所が参加して、2004年から2005年にかけて実施された。共同研究の成果は、日韓それぞれで編集され、韓国では英語版、日本では日本語版が刊行された(Kim et al. 2005, 九州地域産業活性化センター 2005)。

53) Kim, Takaki and Leeは、日韓海峡経済圏の地理的範囲として、韓国の東南圏(BUG region; Busan, Ulsan, Gyeongnam)と日本の北部九州地域(Fukuoka, Nagasaki, Saga, Yamaguchi: FNSY region)からなる地域を想定している(Kim et al. 2005)。

54) Kim et al. (2005), p.57.

55) Kim et al. (2005), p.58.

韓海峡圏の将来を託したのである。韓国東南部と北部九州の地方自治体は地域経済が持続する戦略を求めることで、韓国東南部と北部九州が個別に優位性を競うのではなく、両地域が一体となって優位性を高めることの必要性を指摘した。

その上で、Kim は、国境地域における産業クラスターの形成が最も重要であると強調する。しかも、各個別地域の産業クラスターを発展させるというよりも、両地域の産業クラスターを融合させて新たな中核的な戦略産業を育成することが重要だという。

Kim が日韓海峡経済圏において重視するもうひとつのポイントは、取引費用 (transaction cost) である。韓国東南部と北部九州は地理的には近いが、取引費用低減のもたらすメリットをまだ十分活用していないという。その原因となるのが、国境意識 (border mentality) と制度的な障壁である。法律、規制、物的インフラだけでなく、言語、生産システム、技術標準、知識や経営ノウハウの違いなどの社会文化的な障壁に係わる取引費用を削減することが必要だと述べている。

Kim の研究の出発点は、韓国東南部と北部九州を取り巻く厳しい経済環境であり、それへの強い危機感である。そしてそれから脱却するために日韓海峡経済圏の構想を描く。Kim の日韓海峡経済圏へのアプローチの特徴は、これまで軽視されてきた韓国東南部と北部九州の経済実態の詳細な分析であり、それを踏まえた戦略的な思考に基づく日韓海峡経済圏の方向付けである。そのため、過去の提言と比べると提言の実現可能性は高まった。その結果、この研究は 2008 年にスタートする後述する超広域経済圏の具体化に向けた作業につながる成果を残すことになったといえよう。

5. 欧州の国境を越えた地域連携に関する研究

地域統合を先導する欧州においては、国境を挟む諸地域がさまざまな分野で国境を越えた地域連携を盛んに展開してきた。このため、欧州では、東アジアで局地経済圏や成長の三角地帯が注目される以前から国境を越えた地域連携に関する研究が数多く行われてきた。

もともと欧州ではライン川沿いのドイツ、オランダ、スイスの国境地域で自治体間の連携が活発であった。オランダとドイツの国境地域にオイレギオ (EUREGIO) と呼ばれる国境を越えた地域連携組織が結成されたのは、EEC が結成された 1958 年であった⁵⁶⁾。欧州

56) 1958 年にドイツとオランダ国境の両側の市町村連合が最初の国境を越えた会議を開催し、地方のインフラ整備のために双方の協力の必要性を協議したのがオイレギオ設立のきっかけになったとされる。その後、1960 年代にワーキンググループと事務局を設置、1978 年には欧州初の国境を越えた議会 (Council) を設置した。オイレギオは組織の自律性と戦略の一貫性の観点から欧州で最も先進的な越境連携組織だとみられている (飯島 1999 : p.13、渡辺 1999 : p.60、Perkmann 2004 : p.9)。

では、オイレギオのように、共通の文化的基盤や政策課題をもった国境を挟む諸地域が多く、オイレギオが先駆的な存在となり、「ユーロリージョン (Euroregion)」と呼ばれる国境を越えた地域連携組織が数多く誕生し、個別の「ユーロリージョン」の研究が進んだ⁵⁷⁾。

また、北欧のバルト海沿岸の諸国・諸地域も、文化的な共通基盤を背景に、北欧独自の国境を越えた地域連携を早くから展開していた⁵⁸⁾。特に、1990年代に入ると、バルト三国(エストニア、ラトヴィア、リトアニア)が独立、冷戦終結によって、環バルト海の協力は加速した。環バルト海諸国会議のような政府間の協力組織だけでなく、バルト海沿岸の100以上の都市が参加するバルト都市連合(Union of the Baltic Cities)やデンマークとスウェーデンの国境を挟んで位置するオルスンド(Øresund)地域のような都市・地域レベルの協力も増加した⁵⁹⁾。そのため、北欧の多層的な地域協力やネットワークに焦点を当てた研究も行われた⁶⁰⁾。

さらに、欧州の国境を越えた地域連携は、1990年代以降、東中欧の国境地帯も巻き込み新たな展開をみせた。1989年からEUによってインターレグ(Interreg)が導入されたためである。インターレグとは、「国境線がヨーロッパ領域のバランスある発展と統合に障害となつてはならないとして、国家の辺境に位置しているために経済や運輸通信の発展が十分に行われていない地域にてこ入れをして、地域内格差を是正しようとする」⁶¹⁾政策である。この政策の導入によって、EU域内の国境地帯やEUと東中欧諸国の国境地帯において、ユーロリージョンは急増した⁶²⁾。これを受けて、インターレグという国家の枠組みを越えた超国家的な政策が、欧州の国境地帯にどのような影響を及ぼすか、その効果と弊害

57) Perkmannによれば、「ユーロリージョン」は、国境を越えた隣接する地方自治体等(Subnational Authorities)による制度的な協力によって特徴づけられるとする。典型的なユーロリージョンで、幅が50kmから100kmに広がり、人口は約200万人の規模をもつという(Perkmann 2002 : p.104)。欧州における自治体間の国境を越える地域協力組織は、ユーロリージョン以外にも、オイレギオ(EUREGIO)、ワーキング・コミュニティ(Working Community)、協議会(Council)などとも呼ばれる(若森 2007 : p.13)。

58) 北欧には12世紀から15世紀にかけて繁栄したハンザ同盟の歴史がある。北欧とバルト海沿岸の都市が連携し、貿易を通じ、都市の繁栄を築いた(OECD 2009 : p.206)。

59) バルト都市連合は、ポーランドのグダンスクとスウェーデンのカマル市が主導し、1991年に設立した。設立当初は、活動の中心は環境分野であったが、その後経済、運輸、ガバナンス、生活などの分野へ活動は広がっている。参加都市も設立当初の10カ国32都市から10カ国100都市以上に拡大した(志摩 2009 : p.275)。オルスンド地域が注目を集めたのは、2000年に実現したデンマークとスウェーデンの間の海峡を跨ぐ長さ16kmの橋の開通である。これによって、デンマークのコペンハーゲンとスウェーデンのマルメを中心とした地域の一体性は一気に強まった。インフラの面だけでなく、産業面でも医薬品産業を中心に両地域を跨る産業クラスター(メディコン・バレー)を生み出した(Olshov 2010a : p.4, 篠田 2007 : p.32, 岡部 2003 : p.193, OECD 2003)。

60) 志摩(2009)、p.272。

61) 高橋(2007a)、p.180。

62) インターレグが欧州の国境を越えた地域連携の拡大の大きな誘因になったという見解は、共通の認識となっている(高橋 2007a、高橋 2007b)。ただ、東中欧諸国が関係するユーロリージョンは、EU加盟の条件として設立したり、EUからの予算獲得をめざす中央政府の意向によって設立するなど、EU主導によるトップダウン型が多い。

に関する研究に注目が集まった。

以上のような展開をたどってきた欧州における国境を越えた地域連携に関する研究は、文化、言語、歴史の共通性を基盤にしなが、共通の政策課題をどう解決するか、そしてそのための制度設計はどうあるべきかを重視し、EU や地方自治体の役割に焦点を当てたことに特徴があるといえる。

このような欧州の国境を越えた地域連携の経験に基づき、東アジアとの比較研究を行ったのが **Perkmann** である⁶³⁾。**Perkmann** は、欧州の国境地域と東南アジアの経済特区（中国を含む）及び成長の三角地帯に対し、2つの観点から類型化を試みた⁶⁴⁾。

1つは、国境の開放度に基づく分類である。すなわち、国境の壁がどれだけ高いか低いかである。東アジアにおけるように、関税もかかり、人の移動も制限されていれば、国境の開放度は低く、国境はハードルとして立ちはだかる。労賃のような要素価格の観点からみれば、要素価格の違いが国境を越えた経済活動を刺激する誘因にもなる。一方、欧州のように、関税もかからず、人の移動の制限もなければ、国境の開放度は高い。この場合、国境の壁は低く、関係する国境を挟んだ地域の政治経済活動は安定的に収斂していく。

もう1つは、政策の主体による分類である。国境地域に関わる政策は、中央政府、国家間の協定、地方自治体などによって実施される。中国においては、経済特区の設置が国境を越えた経済活動を加速したが、この場合、中央政府が決定的に重要な役割を果たした。一方、欧州では中央政府の介入は比較的少なく、通常、地方自治体などが大きな役割を担い、時には中央政府と対立することもある。また、欧州では超国家的な政策として、EU がインターレグを実施する。超国家的な政策は、東アジアにはない仕組みである。

Perkmann は、この2つの観点に基づき、東南アジアの経済特区（中国含む）や成長の三角地帯を「市場誘導型 (market-driven)」に類型化した。これらの地域では、国境の壁が高く、国家の政策が強い影響力をもつ一方、社会的経済的關係が増殖または再活性化することに基礎をおきながら、企業が補完的な立地優位性 (complementary locational advantages) を活かして経済活動を展開していると判断したからである。一方、欧州の国境を挟んだ諸地域は、国境が開かれ、国家というより、公共セクターや各種団体が協力的な関係を築くことに基礎を置き、地域が主体となって課題解決に向けた国境を越えた政策を行っているとして、「政策誘導型 (policy-driven)」に類型化した。

国境を越えた地域連携を欧州と東アジアで比較しようという試みは、環日本海経済圏の

63) **Perkmann** (2004).

64) **Perkmann** は、国境の運営体制 (border regimes) と政策の背景 (policy context) から分類したと述べているが (**Perkmann** 2004 : p.5, **Perkmann** 2007 : p.862)、内容的には国境の開放度と政策主体と言い換えても同じなので、ここでは後者の表現を採用した。

研究者が比較的早くから着目していた⁶⁵⁾。しかし、欧州と東アジアの間では歴史的社会的背景が大きく異なるということで日本では比較研究の試みは広がらなかった。Perkmannの研究は、ユーロリージョンや局地経済圏というふうに名称は異なっているが、国境を越えた地域連携という枠組みの中で比較研究ができるということを示した点で貴重な視座を与えたといえる。

第3節 本研究の課題と構成

1. 本研究の課題と方法

本研究の課題は、九州と北東アジア（主に中国と韓国）の国境を越えた地域連携の軌跡を、1990年代における環黄海経済圏や日韓海峡経済圏の構想段階から2000年代の実践段階までたどり、その特徴を抽出し、北東アジアにおける国境を越えた地域連携の新たな可能性を明らかにすることにある。

九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の舞台となってきた環黄海経済圏や日韓海峡経済圏に関する研究は、これまでみてきたように構想や提言に偏り、その実現性の前提となる包括的な実態分析は不十分なものであった。環黄海経済圏や日韓海峡経済圏が「ブーム」を呈していた時には、数多くの実態分析も出されたが、初期の研究においては研究の対象となる経済交流の実態そのものがまだ熟していなかった。そして国や地方自治体の財政が厳しくなるにつれて、環黄海経済圏や日韓海峡経済圏に関する調査研究は後回しにされ、調査よりも事業や実践活動が優先されてきたため、実態分析のフォローアップは不十分なままとなっていった。

また、政策研究の面でも、環黄海経済圏や日韓海峡経済圏において新たな都市・地域連携の展開がみられるにもかかわらず、これらの政策の意義や効果に関する研究は遅れている。日本の国や自治体の財政が厳しい今こそ、国境を越えた地域連携に関わる政策の研究を行い、国境を越えた地域連携に新たな視座を提供すべきである。

以上を踏まえて、本研究では、まず九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の経済実態に焦点を当てる。第1に、環黄海経済圏や日韓海峡経済圏の実態を把握する。環黄海経済圏と日韓海峡経済圏の形成の背景をまず整理し、日中韓の都市・地域レベルの交流がどのように進展してきたのか、そしてどのような政策が実施されてきたのかを検証する。第2に、貿易・投資の実態を分析する。約20年間の統計データを整理することによって、こ

65) 中村・多賀・柑本（2006）。

れまでの成果と限界を明らかにする。また、対中投資で成功を収めた九州企業については、投資パターンごとに3社ずつ抽出し、ヒアリングなどを通じて得た企業情報を基に計6社の事例研究を行う。第3に、九州の産業集積が九州と北東アジアの国境を越えた地域連携にどのような影響力を持ちうるのかを検討する。貿易統計やアンケート結果などを分析するとともに、企業やプロジェクトの事例研究も行う。本研究では、九州における産業集積の程度、成長性、国際的な産業連関の観点から、半導体産業、自動車産業、環境産業をとりあげ、産業集積が国境を越えた地域連携にどのような影響力を持つのかをさぐる。なお、2007年に北京市中関村において半導体設計企業の現地調査、2008年には広東省広州市において自動車産業の現地調査を行ったので、その成果も取り込むこととする。

次に実態把握に基づき、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携が1990年代から2000年代にかけてどのような実績を積み上げ、どのような傾向を強めているかを指摘し、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の特徴を明らかにする。

そして最後に、九州を取り巻く近隣の国や地域の環境変化を見据えながら、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携が持続的に発展するための課題を提示する。

2. 本研究の構成

本研究の構成は、以下の通りである。

まず第1章と第2章では、環黄海経済圏や日韓海峡経済圏が形成されてきた背景を整理し、構想段階から現在に至るまで、どのような都市・地域交流が行われてきたかを検証する。また、構想を踏まえて、どのような政策が実施されたのか、また都市・地域交流の実績を踏まえて、新たな政策がどのような意図をもって導入されたのかを明らかにする。

第3章と第4章は、九州の貿易と九州企業の海外投資の分析である。貿易については、品目別、国・地域別に九州貿易の長期トレンドを分析し、九州の中国貿易と韓国貿易の特徴を明らかにする。それと同時に、独自の推計とアンケート結果を用いながら、九州企業の貿易実態も把握する。九州企業の海外投資については、中国への投資に焦点を当てる。投資件数の長期推移の分析とともに、事例研究を行いながら、九州企業の海外投資の成功要因をさぐる。また、海外撤退状況の分析により九州企業の海外投資の問題点も指摘する。

第5章から第7章までは、九州の産業集積が北東アジアとの連携にどのような影響力をもつかを明らかにする。まず最も北東アジアとの連携が進んでいると思われる九州の半導体産業について、貿易統計やアンケート調査などを通じ、アジアとの連携の実態を分析する。半導体産業は、産業政策面でもアジア志向が強いため、政策の分析も行う。その上で、半

導体産業の集積が著しく高まっている韓国、台湾、中国の半導体産業の動向分析を行いながら、九州との分業構造の変化を明らかにする。次に自動車産業については、九州の自動車産業集積と急速に台頭している韓国と中国の自動車産業の連携の実態の分析を行う。まず韓国との連携については、北部九州と韓国東南部の自動車産業連携の構想の経緯をおさえ、その上で九州と韓国との自動車産業の連携について分析する。中国との連携については、中国の自動車産業の集積を踏まえて、九州と中国の自動車産業連携を分析する。環境産業は、アジアとの連携が最も期待されている分野であり、九州は日本国内でも有数の環境産業集積地である。九州の環境産業の集積と中国の環境問題の実態を整理した上で、これまでの九州の対中環境協力や対中環境ビジネスの実績や経験、それを通じての課題や問題点を明らかにする。

終章では、環黄海経済圏・日韓海峡経済圏、貿易・投資、産業集積といった各分野の分析から把握できた九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の特徴を抽出し、今後の課題を提起する。

第1章 環黄海経済圏の都市・地域連携

はじめに

東アジアでは、1980年代後半から、「華南経済圏」や「成長の三角地帯（SIJORI）」などと呼ばれる「局地経済圏」が誕生し、国境を越えた地域連携が活発に行われるようになった。1990年代に入ると、中国の渤海・黄海沿岸地域、韓国の西海岸・南岸地域、九州からなる国境を挟む地域も「環黄海経済圏」と呼ばれるようになり、各種の環黄海経済圏が提唱されてきた。そして、それに呼応するように、環黄海地域の人的交流や経済交流は拡大し、局地経済圏の形成を推進するさまざまな会議体が設立された。

しかし、環黄海経済圏を構成する国や地域は、体制が異なる国を抱え、所得水準の格差も大きい。地理的にも海に隔てられているため、交通手段は海路と空路に限られる。言語が異なるため、コミュニケーションに不便を感じさせられることも多い。環黄海経済圏には華僑ネットワークのような強力なネットワークも存在しない。

このため、環黄海経済圏が提唱されてからの約20年間の歩みは、すべての分野で交流が順調に拡大したというより、国や地域、交流の分野ごとに環黄海圏交流の成果は異なるものであった。2000年代に入ってから、環黄海経済圏に関わる政策も見直され、環黄海経済圏は再スタートを切ることになった。

本章では、環黄海経済圏が形成された歴史的な背景を整理し、環黄海経済圏がどのようにして形成されてきたのかを明らかにする。次に、環黄海経済圏が提唱されてからの歩みを、日中韓の都市・地域レベルの人的交流、貿易、物流、直接投資のデータを用い分析し、環黄海圏交流の成果や限界を検証する。そして、2000年代以降の環黄海経済圏の都市・地域連携の新たな展開を分析する。

第1節 環黄海経済圏形成の背景と対象地域

1. 環黄海経済圏形成の背景

北東アジアに位置する「環黄海経済圏」は、1980年代後半から注目されていた「華南経

済圏」や「成長の三角地帯」などの局地経済圏と比べると、局地経済圏として認知されるのは比較的遅かった。

環黄海経済圏を構成する国や地域は、かつて東西冷戦の最前線であり、体制の異なる国を抱え、所得水準の格差は大きい。しかも北朝鮮により陸路をはばまれ、人とモノの交流は海と空のルートを頼らざるをえない。日中戦争、植民地支配などという過去の歴史が交流の妨げとなることも度々あった。また、中国南部や東南アジアの局地経済圏が、華僑のネットワークを活かしながら、中国の経済成長とともに経済発展のポテンシャルを高めてきたのに対し、環黄海経済圏には、強力な華僑ネットワークは存在しない。同じ漢字文化圏にありながら、日中韓それぞれが異なる言語をもつことも、コミュニケーション上の障壁となっている。

しかし、こうしたハンディキャップを背負いながらも、東西の冷戦体制が終結することによって、経済補完性を活かした中国と韓国の経済交流が一気に拡大するとともに、中国の改革開放が本格化することによって、日中韓が相互に深く関与するかたちで局地経済圏としての熟度を高めてきた。

環黄海経済圏が提唱される直接的な契機になったのは、中国と韓国の正式な国交樹立前に始まった直接的な経済交流の拡大である。中国と韓国の間では、1970年代後半から香港・日本・シンガポールを経由した間接貿易が始まったといわれているが、冷戦の終結や中国の改革開放の進展とともに1980年代後半から中韓の間接的な取引は急速に拡大し、直接的な経済交流への移行は不可避とみられていた¹⁾。

小川によれば、直接経済交流のためには3つの契機が重要な役割を果たしたという²⁾。第1の契機は、貿易事務所の相互設置である。貿易事務所が設置されることによって、企業は貿易・投資に関する情報収集を円滑に行い、取引上の問題などについてコンサルティングを受けることができるようになった。1990年に中国の国際商会がソウルに貿易事務所を設置し、韓国の大韓貿易振興公社(KOTRA)が北京に領事機能を備えた貿易事務所を設立した。2つめは、中国と韓国の外国為替銀行のドルレス契約の締結である。ドルレス契約を結ぶことによって、貿易業者が取引銀行に信用状を開発して直接決済が可能となった。1988年に中国銀行と韓国外換銀行・ソウル信託銀行との間でドルレス契約が締結された。3つめは直行航路の開設である。貨物の輸送に関しては、1988年に上海―釜山間と青島―釜山間の定期航路が就航し、翌年の1989年には仁川・釜山―大連・天津・上海間の直行航路が開設された。中国と韓国を結ぶフェリー航路も、1990年に中国山東省の威海市

1) 小川(2006)、p.39。

2) 小川(2006)、pp.31-36。

と韓国の仁川市を結ぶ航路が開設され、翌年の 1991 年には中国の天津市と韓国の仁川市を結ぶフェリー航路も開設された（表 1-1）。このような条件整備のもとで直接経済交流は急速に拡大し、1992 年 8 月に中韓の国交が樹立すると、中韓の経済交流は飛躍的な拡大をみせることになったのである³⁾。

表 1-1 仁川—中国間の主要フェリー航路の概要

航路	運航開始	運航距離 (mile)	運航時間	旅客輸送能力 (人)	貨物輸送能力 (TEU)	運航頻度
仁川～天津	1991年12月	460	25h	604	249	4便/週
仁川～青島	1993年5月	338	15h	450	280	8便/週
仁川～大連	1995年1月	292	17h	555	125	4便/週
仁川～煙台	2000年1月	283	15h	342	245	6便/週

出所) OECD (2009 : P.92) より作成。

環黄海経済圏が提唱された第 2 の契機としては、1990 年代初頭の日本企業の対中投資ブームを挙げることができる。中国の対外開放政策は 1979 年の深圳市、珠海市、汕頭市、厦門市への経済特区の設置により本格化し、1984 年の 14 の沿海開放都市の設置により中国の沿岸部全域に对外开放が広がった。しかし、1989 年の天安門事件により対中投資はいったん冷え込まざるをえなかった。対中投資が再び増加するのは、改革開放と経済発展の加速を提起した 1992 年の鄧小平の南巡講話以降である。鄧小平は、沿岸都市だけでなく、上海市を中心とした揚子江流域、国境地域の对外开放も指示したため、对外开放は中国南部だけではなく、中国全土に広がりを見せた。特に、南方に比べ開放の遅れが指摘されていた中国北方においても、沿海都市に指定されていた大連市、煙台市、青島市や、沿海開放区に指定されていた遼東半島、山東半島などを中心に对外开放は加速し、日本企業の対中投資が大幅に増加することになった。例えば、日本企業が集中的に投資する大連市では、1993 年の外資導入件数が過去 9 年間の実績を上回るという投資ブームに沸いた⁴⁾。大連市においては、経済技術開発区、大連工業団地 (1992 年分譲開始)、保税區 (1992 年認可)、國家級高新技術 (ハイテク) 産業園區 (1991 年認可)、大窯灣新港の開港 (1993 年供用開始)、

3) 小川によれば、韓国と中国の直接取引の比率は、韓国の中国からの輸入で 1987 年の 26%から 1992 年の 59.1%へ、韓国の中国への輸出で 1987 年の 64.1%から 1992 年の 77.6%へと拡大した (小川 2006 : p.44)。

4) 高木 (1997a)、p.76。

金石灘国家級旅遊リゾート区（1992年指定）、大連新市区（副都市）計画（1994年決定）などの外資誘致策を次々と打ち出した⁵⁾。

また、日本企業の中国投資が急増した1992年から1995年は、円高が急激に進行した時期でもあり、1995年4月には1ドル79円台にまで上昇した。1995年1月には中国の兌換券が廃止され、円の人民元への交換レートも急上昇した。このような円高も、日本企業の空前の対中投資ブームを引き起こし、環黄海経済圏構想にはずみをつける大きな要因となった。

環黄海経済圏が提唱された第3の契機は、黄海沿岸地域における地方レベルでの都市・地域連携の拡大である。韓国にとって1990年代初頭は、地域開発の節目の時期に当たっていた。1990年に地方自治制関連4大基本法が制定され、地方自治が30年ぶりに復活、1992年には第三次国土開発十ヵ年計画と第七次経済開発五ヵ年計画が策定された。こうした韓国における地域開発や地方分権の展開も、環黄海経済圏構想の条件を整えたといえよう。実際、1988年のソウル・オリンピックの頃から、韓国では中国や旧ソ連などの共産圏諸国との関係改善をめざした「北方政策」が進められ、1989年には第三次国土総合開発計画との関連で西海岸地域開発計画も発表された。この計画のなかで、新規開発事業として、牙山産業基地（牙山港含む）の建設、群山・長項広域産業基地（群山新港含む）の建設、セ万金地区埋め立て計画、大仏（木浦）工業団地（木浦港含む）の造成、西海岸高速道路の建設、光州国際空港の建設などがとりあげられている⁶⁾。このようなプロジェクトが推進されたのは、ソウル一極集中の是正、地域対立感情への対策だけでなく、西海岸地域が、「北方外交」の展開、つまり中国との経済交流の基地になることが期待されたからにほかならない。

一方、環黄海経済圏の一角を占める九州においては、日本経済がバブル崩壊の影響を強く受けるなかにあっても、バブル後遺症の影響が比較的小さく、1990年代前半は、持続的な成長を維持し、全国を上回る成長率をみせた時期でもあった。その要因としては、自動車産業や半導体産業などの九州への企業立地や設備投資が活発だったこと、高速道路整備などの公共投資も増えていたこと、そしてアジアを中心とした輸出の増大が挙げられる。特に、九州の東アジアへの輸出は順調に拡大するとともに、東アジアからの九州の輸入も増大し、九州と東アジアの間には好循環が形成されていた。そしてそれを反映して東アジアと九州を結ぶコンテナ航路や航空路も大幅に拡充され、それがまた九州の貿易や九州企

5) 高木（1997a）、pp.80-86。

6) 林（1991）、pp.233-234。

業の海外投資を後押しするパターンが定着していた⁷⁾。

こうしたなか北九州市は 1989 年に設立した国際東アジア研究センター (ICSEAD) を通じて、環黄海経済圏の研究に着手し、1991 年に「環黄海経済圏」を発表した。北九州市はこの研究成果を踏まえ、北九州市と下関市に加え、北九州市と姉妹・友好都市関係を結ぶ大連市と仁川市、下関市が姉妹・友好都市関係を結ぶ青島市、釜山市が参加するかたちで、1991 年から東アジア (環黄海) 都市会議を毎年開催し、環黄海経済圏構想の具現化を進めてきた。

東アジア (環黄海) 都市会議は、環黄海経済圏において初めて国境を越えて地方自治体 (政府) が集まる会議である。同会議は、市長会議と経済人会議からなり、市長会議は 2 年に 1 回のペースで開催され、経済人会議は毎年開催されてきた。会議のテーマは、都市間協力のあり方から環境、物流、貿易、観光など多岐にわたる。会議に併せて、経済ミッションの派遣や貿易・投資商談会なども積極的に開かれてきた。

北九州市、下関市、大連市、青島市、仁川市、釜山市からな 6 都市で始まった東アジア六都市会議は、その後、天津市、煙台市、蔚山市を加え、さらに 2000 年 4 月には福岡市も加入し、10 都市からなる東アジア (環黄海) 都市会議に発展している。日本側からみると、北九州市が推進する東アジア (環黄海) 都市会議が環黄海経済圏の母胎になったとみえるほどに、環黄海経済圏構想の推進に大きな寄与があった。

また、九州経済産業局も中国政府と韓国政府との定期的な会合を通じた交流を深めることによって、環黄海経済圏構想の具現化に貢献した。会合の開催地は、必ずしも環黄海地域ばかりではないが、環黄海経済圏構想を推進する機運を高める役割は十分に果たした。また、全国的にみても、国の出先機関が中心となり、中国政府や韓国政府の部局とが直接、かつ継続的に交流をするケースは珍しい。

九州経済産業局と中国との交流は、中国政府の科学技術部がカウンターパートとなり、1991 年に九州・中国産業技術協議会が設立されることによって始まった⁸⁾。九州からは、九州経済産業局、7 県 2 政令市、経済団体など、中国からは科学技術部、地方政府、大学、企業などが参加し、毎年 1 回、九州と中国で交互にセミナー、事例発表、企業間交流などを開催している。当初は、中国側が九州のテクノポリスに大きな関心を持っていたため、産業技術が大きなテーマとなったが、回数を重ねるなかで、テーマや交流分野は産業技術から環境、さらにはビジネス交流へと広がっている。

九州経済産業局と韓国の交流は、中国との交流から 2 年遅れて、1993 年に九州・韓国

7) 高木 (1999)、pp.41-49。

8) 九州経済産業局 (2010)、p.54。

経済交流会議が設立されたことによって始まった⁹⁾。韓国政府のカウンターパートは知識資源部（前・商工資源部）である。この会議は、九州・中国産業技術協議会と同様、国の機関、地方自治体、経済団体などが参加して、毎年、韓国と九州で交互に開催されているが、九州・中国産業技術協議会と異なり、双方が交流を活性化させるためのプログラムを提案し、それを協議する場ともなっている。協議の結果、合意を得たプログラムについては、双方が協力して取り組むことになっている。

2. 環黄海经济圈が対象とする地域

環黄海经济圈の地理的な範囲については、絶対的な枠組みは存在しない。広くとらえるとするれば、上海を中心とした長江デルタ地域や韓国全土を含むこともあるし、狭くとらえれば、東アジア（環黄海）都市会議の参加都市を中心とした地域を想定することもできる。ただ、広くとらえると、北京、上海、ソウルのような首都や大都市を含むため、地方レベルの都市・地域間交流が見えにくくなる。逆に、狭くとらえると経済やビジネスのダイナミズムに欠けることもありうる。

環黄海经济圈構想が対象とする地域の例示として、北京、上海、ソウルを含めずに、黄海沿岸の都市や地域に焦点を当てた場合、地理的な範囲は図 1-1 のようになる¹⁰⁾。

この範囲に基づけば、環黄海经济圈は、日本においては九州・山口全域、韓国では西海岸と南部を中心とした道と市、中国は黄海・渤海沿岸の省と市で構成され、その経済規模は、面積 60.7 万km²、人口 2.6 億人、GDP 1.8 兆ドル、工業生産額 2.3 兆ドルの規模をもつ经济圈となる（表 1-2）。環黄海经济圈は、日中韓 3 カ国のなかで、面積で 6%、人口で 18%、GDP で 21%、工業生産額で 25%を占め、面積に比べ、人口、GDP、工業生産額の比率が高い。日中韓の大都市を含めなくても、環黄海经济圈が大きな経済力を持っていることを示している。

しかも、1997 年から 2007 年にかけて、環黄海经济圈の GDP や工業生産額は、日中韓 3 カ国合計を大きく上回る伸びをみせた。その結果、環黄海经济圈の人口規模が日中韓 3 カ国に占めるシェアはほぼ変わらないのに対し、GDP や工業生産額のシェアは大幅に高ま

9) 九州経済産業局（2010）、pp.65-67。

10) 九州経済調査協会が設定した地理的範囲から北京市を除き、済州道を追加した（九州経済調査協会 2000 : p.18）。このほか、OECD は、九州と中国はほぼ同じ範囲を設定しているが、韓国については大田市、光州市、済州道を含めていない（OECD 2009 : p.28）。Kim は、中国では北京市を含み、韓国は全域を対象としている（Kim 2000 : p.18）。九州経済産業局が設定している環黄海经济圈の範囲には、上海市、江蘇省を含んでいる（九州経済産業局 2010 : p.30）。九州については、山口県と沖縄県は含まない。

った。

特に GDP や工業生産額が大幅に増加した都市・地域は、中国の環渤海・黄海沿岸地域と韓国の西海岸地域及び蔚山市・慶尚南道である。中国の環渤海・黄海沿岸地域の GDP や工業生産額は、1997 年から 2007 年にかけて、3 倍から 5 倍という驚異的な増加であった。特に山東省の発展ぶりがめざましい。韓国の西海岸地域及び蔚山市・慶尚南道も、中国ほどではないが、2 倍ほどの増加をみせた。韓国の西海岸地域のなかでは、忠清南道の伸びが目立つ。

図 1-1 環黄海经济圈の位置と範囲



出所) 筆者作成。

表 1-2 環黄海経済圏の主要指標

	総面積 (km ²)	人口(万人)			GDP			1人当たりGDP		工業生産額			
		1997	2007	増加率	1997 (億ドル)	2007 (億ドル)	増加率	1997 (ドル)	2007 (ドル)	1997 (億ドル)	2007 (億ドル)	増加率	
日本	九州地域 (対環黄海シェア)	50,581 8.3	1,629 6.6	1,612 6.1	-1.0	4,567 49.8	4,630 25.7	1.4	28,037	28,724	2,187 25.4	2,601 11.2	18.9
中国	遼寧省	145,900	4,138	4,298	3.9	421	1,449	244.2	1,017	3,371	784	2,399	206.0
	河北省	187,700	6,525	6,943	6.4	477	1,802	277.8	731	2,596	721	2,242	210.8
	山東省	156,700	8,785	9,367	6.6	802	3,413	325.5	913	3,644	1,204	6,556	444.3
	天津市	11,305	953	1,115	17.0	150	664	343.8	1,570	5,954	342	1,324	286.8
	小計 (対環黄海シェア)	501,605 82.6	20,401 82.7	21,723 82.7	6.5	1,850 20.2	7,328 40.7	296.2	907	3,373	3,052 35.4	12,521 54.1	310.2
韓国	仁川市	1,007	231	253	9.5	222	474	113.1	9,624	18,722	351	577	64.2
	京畿道	10,132	765	1,042	36.2	825	1,968	138.5	10,783	18,882	1,057	2,269	114.7
	大田市	540	127	144	13.4	102	222	116.5	8,058	15,383	61	102	66.1
	忠清南道	8,600	177	189	6.8	204	586	187.7	11,507	31,002	251	1,005	300.9
	全羅北道	8,063	190	178	-6.3	163	301	85.4	8,553	16,928	135	270	100.1
	光州市	501	126	142	12.7	105	216	105.9	8,331	15,221	79	201	153.5
	全羅南道	12,121	207	182	-12.1	243	464	90.5	11,760	25,479	260	741	184.7
	蔚山市・慶尚南道	11,581	385	411	6.8	547	1,179	115.5	14,208	28,686	993	2,518	153.7
	釜山市	766	381	352	-7.6	292	551	88.7	7,659	15,643	186	318	71.2
	済州道	1,848	51	53	3.9	47	87	85.0	9,205	16,386	4	7	67.0
	小計 (対環黄海シェア)	55,159 9.1	2,640 10.7	2,946 11.2	11.6	2,750 30.0	6,046 33.6	119.9	10,416	20,524	3,377 39.2	8,006 34.6	137.1
環黄海経済圏計		607,345	24,670	26,281	6.5	9,167	18,005	96.4	3,716	6,851	8,616	23,128	168.4
	(対日中韓シェア)	6.0	17.4	17.5		16.4	20.6				19.0	25.1	
	日本	377,923	12,617	12,777	1.3	41,975	43,854	4.5	33,270	34,323	26,987	28,599	6.0
	中国	9,596,961	124,374	132,466	6.5	9,177	34,004	270.5	738	2,567	13,720	53,260	288.2
	韓国	99,678	4,599	4,846	5.4	4,765	9,568	100.8	10,361	19,744	4,531	10,166	124.4
日中韓合計		10,074,562	141,590	150,089	6.0	55,917	87,426	56.3	3,949	5,825	45,238	92,026	103.4

注) 1. 韓国の人口は1995年、2005年のデータ

2. 対米ドル為替レートは日本1997年120.99円、2007年117.75円、韓国は1997年8.2898ウォン、2007年7.6075ウォン、中国は1997年951.29元、2007年929.26元

3. 九州地域は九州7県、沖縄県、山口県の合計

出所) 総務省統計局『日本統計年鑑』、九州経済調査協会『図説九州経済』、中国統計出版社『中国統計年鑑』、韓国統計庁『韓国統計年鑑』より作成。

その一方、環黄海経済圏内部の経済格差は依然大きい。環黄海経済圏の中国の構成地域が環黄海経済圏全体に占める比率は、面積、人口でそれぞれ82%であるのに対し、GDPでは40%、工業生産額では54%にとどまっている。九州地域は面積で8%、人口で6%にすぎないのに、GDPでは25.7%、工業生産額では11.2%を占めている。1人当たりGDPで見ると、九州地域は約2万9000ドルであるのに対し、中国はまだ3,000ドル台である。天津市でさえ約6,000ドルの水準である。

ただし、韓国については、九州との経済的な格差はこの1997年から2007年にかけてかなり縮小した。面積は九州とそれほど変わらないが、GDPや工業生産額では、すでに九州の比率を大きく上回っている。1人当たりGDPをみても、工業生産が盛んな忠清南道や

蔚山市・慶尚南道では九州を上回る水準に達している。

このように環黄海経済地域内では経済格差が存在するが、日中韓三カ国の構成地域の 1 人当たり GDP の水準や工業生産の水準が徐々に肩を並べる方向に向かいつつあることも注目しておく必要がある。

第2節 環黄海圏交流の成果と限界

1. 中韓の都市・地域交流

環黄海経済圏が提唱されてから約 20 年の間、環黄海地域は日本のバブル崩壊やアジア経済危機などの諸困難を克服しながら、域内の交流を拡大してきた。ただし、中韓、日中、日韓で交流の成果は異なるし、分野ごとにみても交流の進展が著しい分野とそうでない分野がみられた。

こうしたなか環黄海地域交流において、最も大きな成果をみせたのは中韓交流である。人的交流、貿易・投資、物流などさまざまな分野で相互の交流は顕著に拡大した。

まず、この 20 年間の人的交流の推移をみると、中韓交流が本格化するきっかけをつくったフェリーの利用客の増加が顕著である。OECD によれば、中国と韓国の間には 12 のフェリー航路が開設されており、そのうち 9 つが仁川と中国の港を結ぶフェリー航路である¹¹⁾。このうちデータが入手できた仁川－青島、仁川－威海、仁川－天津、仁川－大連の 4 つの定期航路の利用客数をみると図 1-2 のようになる。中韓国交樹立前の 1990 年には 1 万人にも満たなかった利用客数は、国交を樹立した 1992 年には一気に約 12 万人に増加し、2000 年には約 34 万人、2006 年には約 41 万人にまで増加した。

航空路線については、仁川空港が環黄海圏の中国と韓国の主要都市を結ぶネットワークの拠点の役割を果たしている。仁川空港の環黄海圏の中国の主要都市への 1 日当たりの便数は、北京 12 便、青島 8 便、大連 5 便、天津 3 便、煙台 3 便を数える。

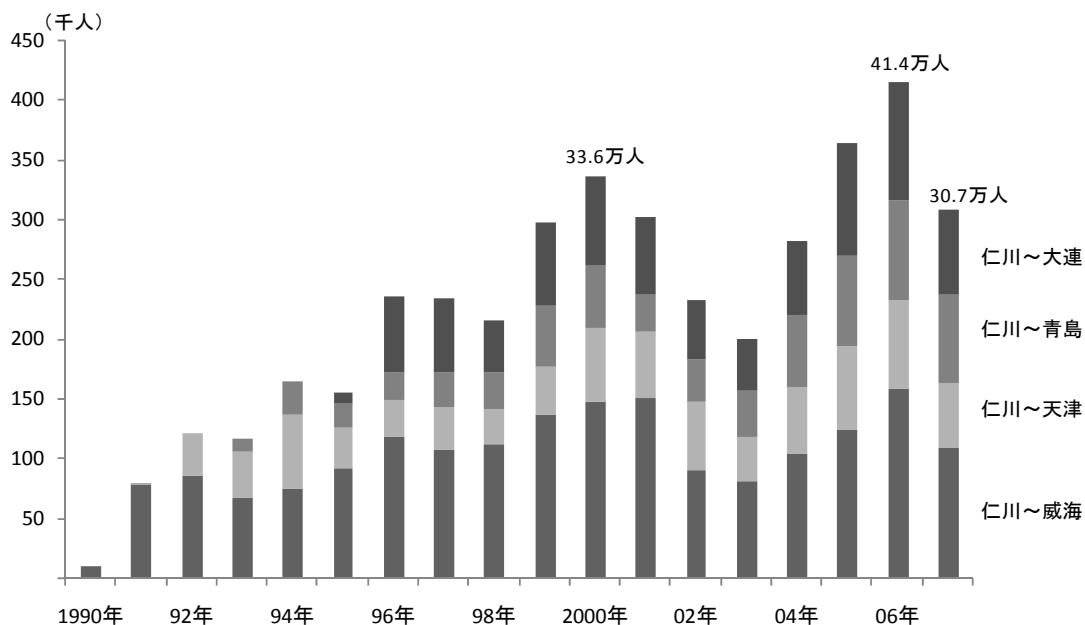
また、仁川と山東省の航空旅客の動向を分析した Park によると、2007 年において青島空港発・仁川空港着の旅客数は 382,431 人、仁川空港発・青島空港着の旅客数は 373,491 人となり、航空旅客をみても、中韓の人的交流は飛躍的に拡大している¹²⁾。青島－仁川路線は、観光客や留学生の利用が多い北京や上海の路線と異なり、韓国企業の直接投資を反

11) OECD (2009), p.92.

12) Park (2011), p.233.

映した人的交流が多いという特徴も指摘している¹³⁾。

図 1-2 中韓国際フェリーの旅客輸送実績の推移



出所) 小川 (2006 : p.55) の表 2-12 に 1997 年以降のデータを追加し作成。

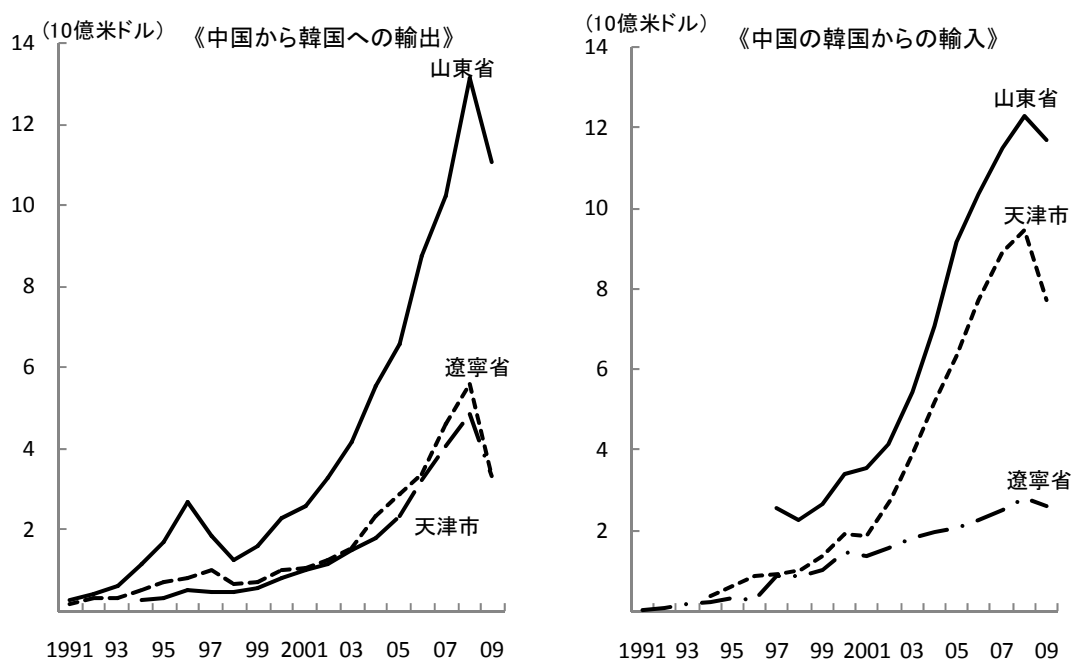
貿易についても、黄海沿岸を中心とした都市・地域間の中韓貿易は急速に拡大したとみられる。韓国側の都市・地域レベルの貿易データは把握できないため、遼寧省・山東省・天津市側から対韓国貿易の推移をみると、韓国通貨危機の時期を除き、急速に拡大していることがわかる(図 1-3)。特に山東省と韓国の貿易は輸出入とも飛躍的な増加した。2009 年はリーマン・ショックの影響で減少に転じたものの、1998 年から 2008 年までの山東省から韓国への輸出の伸びは、10 年間で 10 倍以上の伸びである。天津市も韓国からの輸入を山東省に近い規模にまで増やしている。

投資については、韓国から中国へ旺盛な投資が行われた。データを手に入れた釜山企業を例にとり、環黄海圏の韓国地方企業の対中投資をみると、1990 年代初頭のほとんど投資実績がない状態から 1990 年代半ばには 70 件を越える水準まで増加した(図 1-4)。その後、韓国通貨危機でいったん急落、2001 年まで横ばい状態が続いたが、2002 年からは再び中国への投資が急増し、2005 年には 100 件を超えている。釜山企業の中国の地域別投資先は把握できないが、主な投資先は山東省や遼寧省などの渤海、黄海沿岸都市とみられ

13) Park は、2006 年までフェリー利用客は増加したが、2007 年以降、青島や煙台、威海を結ぶフェリーの利用客は減少したと指摘しているが、それは韓国の投資家がフェリーよりも航空便を選好しているためだという (Park 2011 : p.233)。その結果、フェリーを利用する客は小規模零細の小売業が多くなっている。

る¹⁴⁾。後述するように、九州企業の対中投資件数は、対中投資が一番盛んだった1990年代半ばにおいても年間50～60件程度にすぎず、2000年代は20～30件程度で推移している。九州企業と比べても、釜山企業が2000年代に入って精力的に対中投資を行ったことがわかる。

図1-3 中国の黄海沿岸省の対韓国貿易の推移



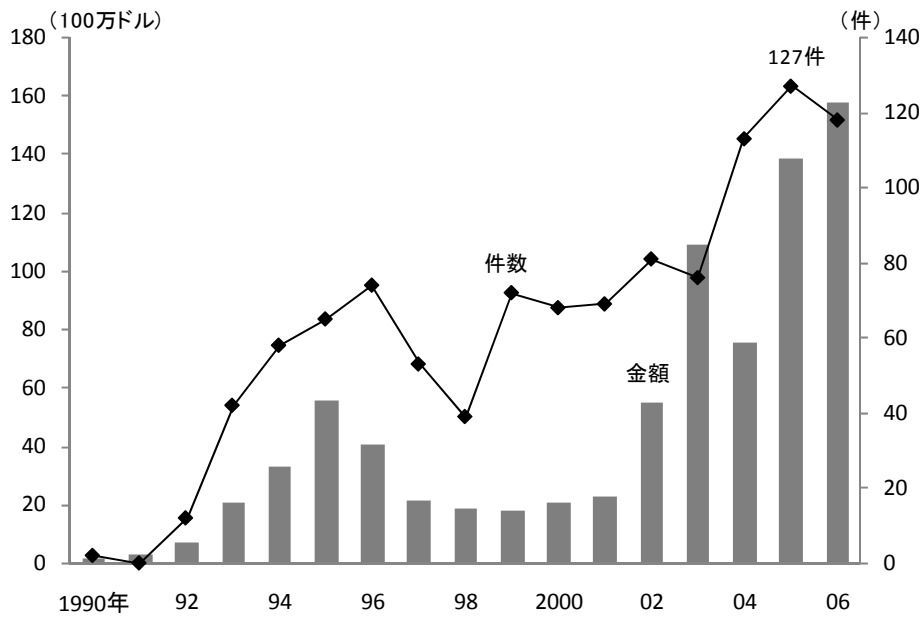
注) 1991～96年の山東省の韓国からの輸入額は不明。1991～93年の天津市の韓国との輸出入額は不明。
出所) 小川(2006: p.55)の表2-12に1997年以降のデータを追加し作成。

ただし、釜山企業に限らず韓国の中小企業は、低賃金活用を目的として繊維、玩具、皮革などの労働集約型の産業が中国に投資するケースが多い。そのため、中国の労賃や土地代が上昇するにつれ、中国に投資した韓国中小企業の経営は厳しくなり、倒産する企業も増加した。それに加えて中国政府が労働や環境面での規制を強化したため、2005年頃から不法に撤退する韓国企業が目立ち始め、2006年からは青島への韓国企業の投資件数も減少している¹⁵⁾。

14) 小川によると、1996年末の地域分布は、山東省が3割、遼寧省が2割を占め、渤海、黄海沿岸都市で全体の3分の2を占める。最新時点の地域分布は、統計が改編されたため、把握できない(小川2006: p.53)。

15) Park (2011), pp.232-233.

図 1-4 釜山企業の対中投資の推移



出所) 小川 (2006 : p.53) の表 2-10 に 1996 年以降のデータを追加し作成。

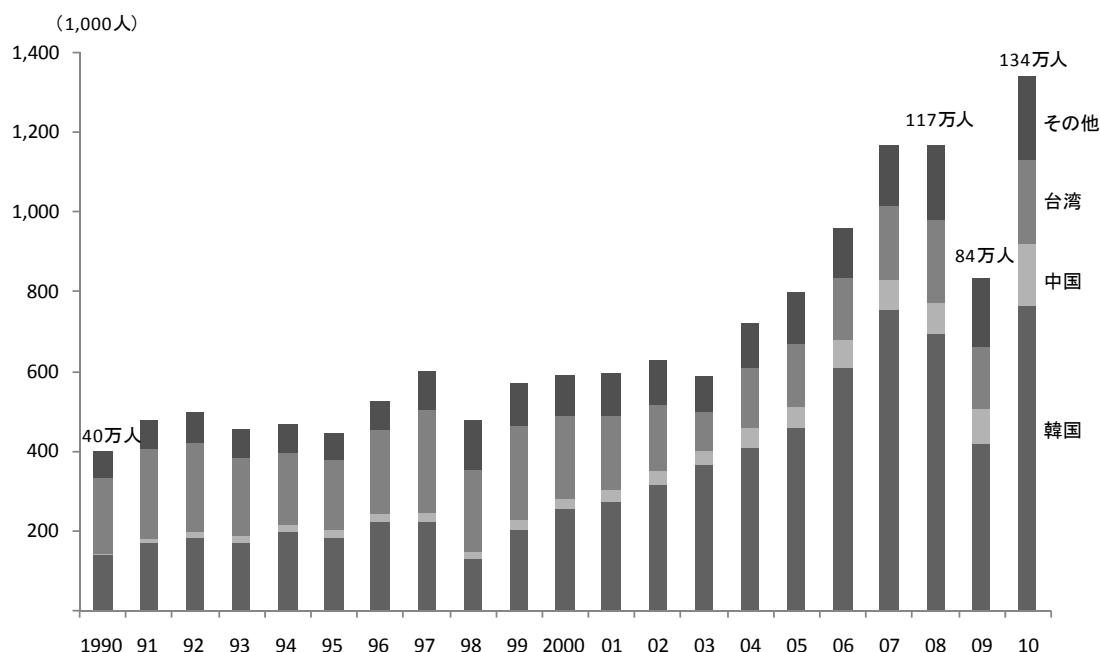
2. 九州と中韓の都市・地域交流

環黄海地域の日韓、日中の都市・地域間の交流については、成果を生んだ分野と課題として残された分野に分かれる。日中韓の間で経済規模も所得水準も違い、経済体制も違うことが、ダイナミックな経済交流を促す要因ともなれば、阻害する要因にもなることを示したともいえよう。

まず、人的交流の面をみると、九州への入国外国人数は 2005 年以降急増し、2007 年に 100 万人を突破、2008 年にはリーマン・ショックでいったん減少したものの、2010 年には 134 万人にまで増加した (図 1-5)。

なかでも韓国との人的交流が著しい進展をみせた。韓国から九州への入国者数は 1990 年には約 14 万人にすぎなかったが、北部九州と釜山を結ぶ高速船やフェリー航路の拡充などによって着実に入国者数を増やし、ウォン高が進行した 2007 年には 76 万人に達した。九州への入国外国人数は、1990 年代初頭や 1990 年代末には台湾からの入国者数が最も多かったが、2000 年代以降は韓国からの入国者が台湾を上回り続け、2003 年以降、九州の入国外国人数の約 6 割を占めるまでになった。

図 1-5 九州への入国外国人数の推移



注) 九州は九州 7 県・沖縄県・山口県の合計。
出所) 法務省『出入国管理統計』各年版より作成。

また、博多港と釜山港をつなぐ高速船（「ビートル」と「コピー」）の日本人と韓国人の乗船人員数を比較すると、2005 年度には日本人約 28 万人に対し韓国人約 26 万人となり、ほぼ均衡した利用客数に達し、2006 年度と 2007 年度には韓国人の利用者が日本人の利用者を上回った（詳しくは第 2 章を参照）。このことから、2000 年代後半から日韓の間で双方向の人的交流が定着したとっていいだろう。

一方、中国からの入国者数は 2010 年で約 15 万人程度で、台湾からの入国者数（約 21 万人）よりも少ない。日韓が双方向の人的交流に発展しているのに対し、日中間の人的交流はまだ日本から中国への流動に偏っていると考えられる¹⁶⁾。

しかし、2010 年 7 月に中国人に対する個人観光ビザの発給要件が大幅に緩和されたため、今後一気に中国からの入国者数が増加する可能性は高い¹⁷⁾。観光庁によれば、日本への中国人訪日客を 2009 年の 101 万人から 2016 年には 600 万人にまで増やす計画であり、

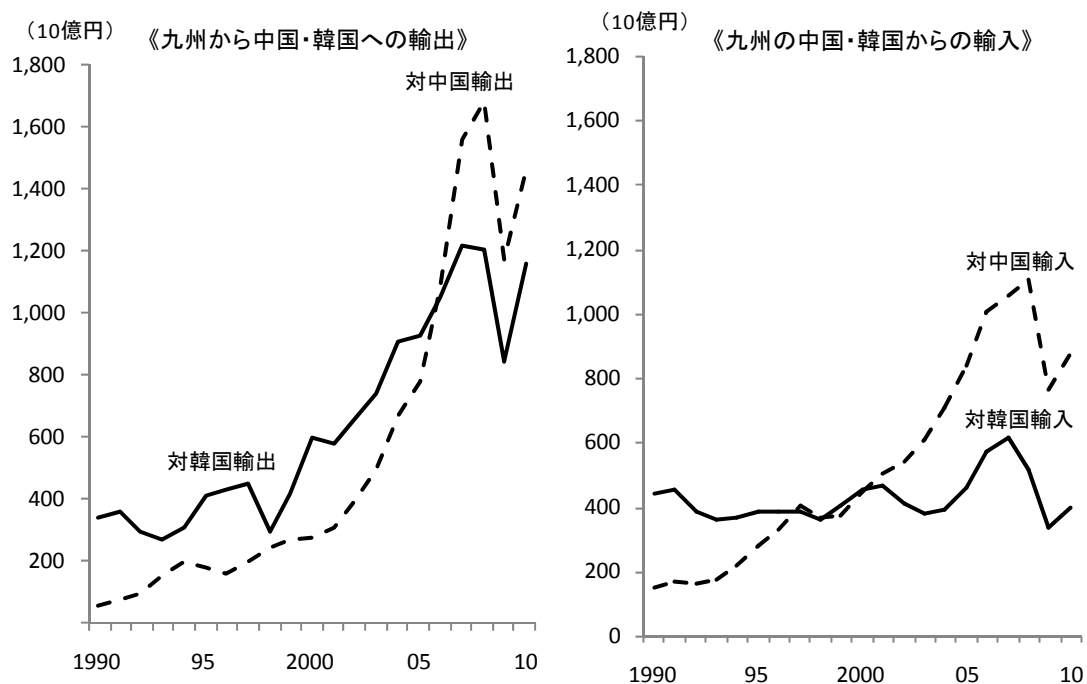
16) 2001 年 7 月に日本人の出国カードが廃止されたため、目的地別出国日本人数は把握できなくなった。2010 年の九州・沖縄・山口からの日本人出国者総数（約 100 万人）と日本政府観光局（JNTO）『日本の国際観光統計』に掲載されている中国への日本人訪問者数（約 373 万人）と出国日本人数（約 1,664 万人）の比率（22.4%）から推定すると、少なくとも約 22 万人は九州・沖縄・山口から日本人が中国を訪問したと考えられる。

17) 具体的には、ビザの発給対象を富裕層中心の年収 25 万元以上から中間層も含む年収 10 万元程度以上に引き下げた。これにより発給対象は 1,600 万世帯に広がるとしている。ちなみに、これまでの中国人観光客へのビザの規制緩和としては、2000 年の北京、上海、広東からの団体旅行客へのビザ解禁、2004 年の団体観光ビザの対象地域の拡大、2009 年の年収 25 万元以上の個人観光ビザの解禁があったが、いずれも効果は限定的であった。

もしその1割が九州を訪れるとすれば、中国人観光客は現在の韓国人観光客と同規模に達することもありうる。

また、2008年から始まった上海港、博多港、釜山港などを結ぶクルーズ観光も博多港への中国人入国者の大幅な増加をもたらしている。外国クルーズ船の博多港への寄港数は、2008年25回、2009年26回を数え、2010年には日本一の寄港回数となる61回へと大幅に増加した¹⁸⁾。それに伴い博多港への中国人の入国者数は2008年1.4万人、2009年1.2万人となり、2010年には5.2万人に増加した。

図1-6 九州の対中国・韓国貿易額の推移



注) 九州は九州・沖縄・山口域内の税関の合計。
出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

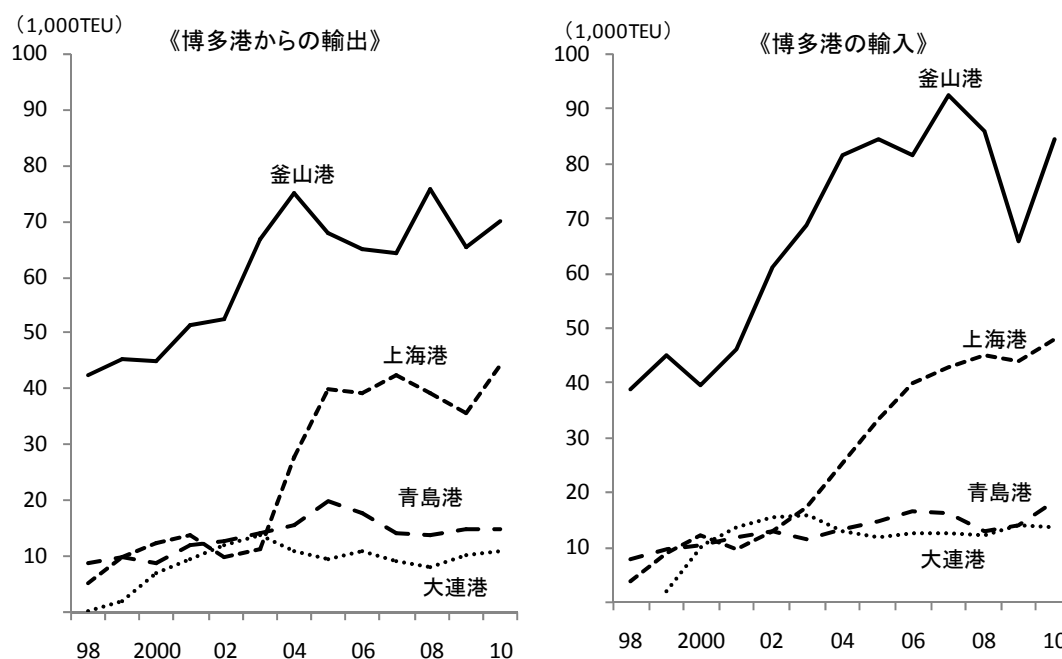
次に、九州と中国・韓国との貿易の推移をみると、九州から中国・韓国への輸出額は、2000年代に入って急速な伸びをみせた(図1-6)。中国、韓国ともに2006年に輸出額が1兆円を上回った後、中国は2008年に過去最高の1.7兆円、韓国が2007年に過去最高の1.2兆円に達した。また、2000年代半ばまで韓国への輸出額が中国への輸出額を上回って

18) 2011年は当初55回の寄港回数を予定していたが、福島第1原発事故の影響で風評被害が広まり、寄港回数は26回へと減少した。しかし、2012年は79回へと2010年の寄港回数を上回る見通しである。2012年からは13万トン級のクルーズ船「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」(乗客定員約3,800人)が寄港している。また、ハウステンボスの子会社が2012年から上海航路を開始し、当初、中国から年間10万人の訪日客を見込んでいた。しかし、尖閣諸島をめぐる日中関係の悪化により、2012年10月に運休した。

いたが、2006年からは中国が韓国を上回った。一方、輸入については、中国からの輸入の伸びは顕著であったものの、韓国からの輸入は2000年代半ばの一時期を除き、増加する傾向はみられない（九州の対中韓貿易の詳細は第3章を参照）。

貿易の拡大によって、九州と中国・韓国間の物流も増加した。博多港の航路別コンテナ取扱量をみると、釜山航路のコンテナ貨物量が最も多く、2番目に取扱量が多い上海航路のコンテナ貨物量に大きな差をつけている（図1-7）。特に釜山港から博多港への輸入貨物の伸びは2007年まで顕著であった¹⁹⁾。ただ、上海航路のコンテナ貨物の伸びもめざましく、輸入では釜山航路との貨物量に迫いつくような勢いもみせている。一方、青島航路と大連航路のコンテナ貨物は取扱量の規模も小さく、まだ顕著な増加をみせるまでには至っていない。

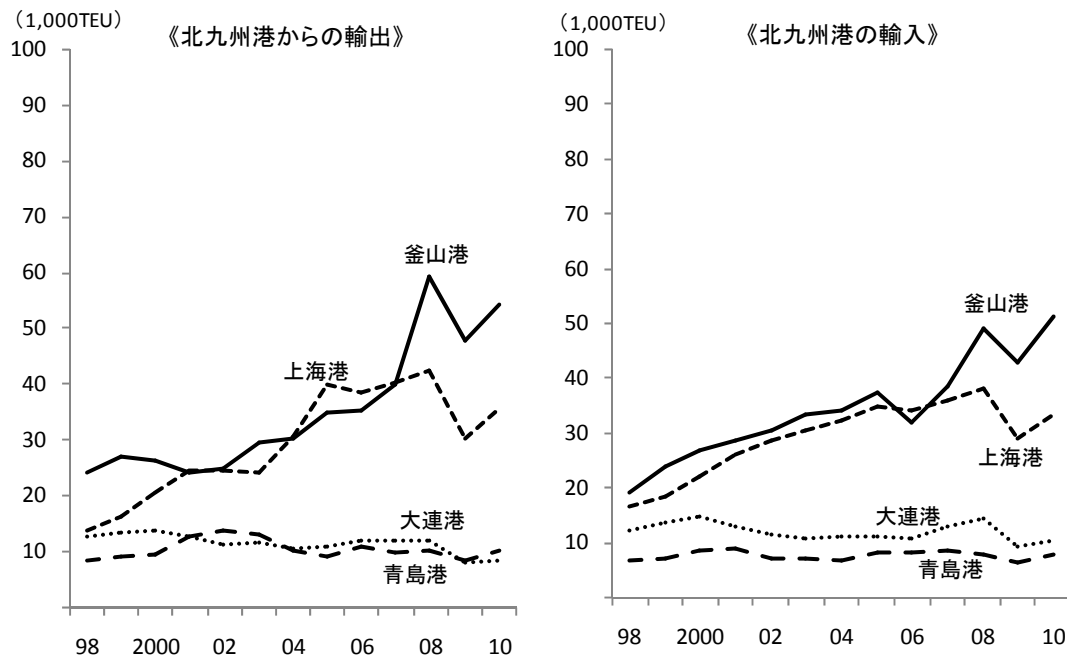
図1-7 博多港と韓国・中国主要港湾間のコンテナ貨物取扱量の推移



注) 空コンテナを含む。
出所) 福岡市港湾局提供資料より作成。

19) 九州の韓国からの輸入が横ばい傾向であるのに対し、博多港が釜山港からの輸入コンテナ貨物取扱量を2007年まで急速に増加させた要因としては、中国などからの貨物が一旦釜山港で積み換えられて博多港へ運ばれたためだと推測される。

図 1-8 北九州港と韓国・中国主要港湾間のコンテナ貨物取扱量の推移

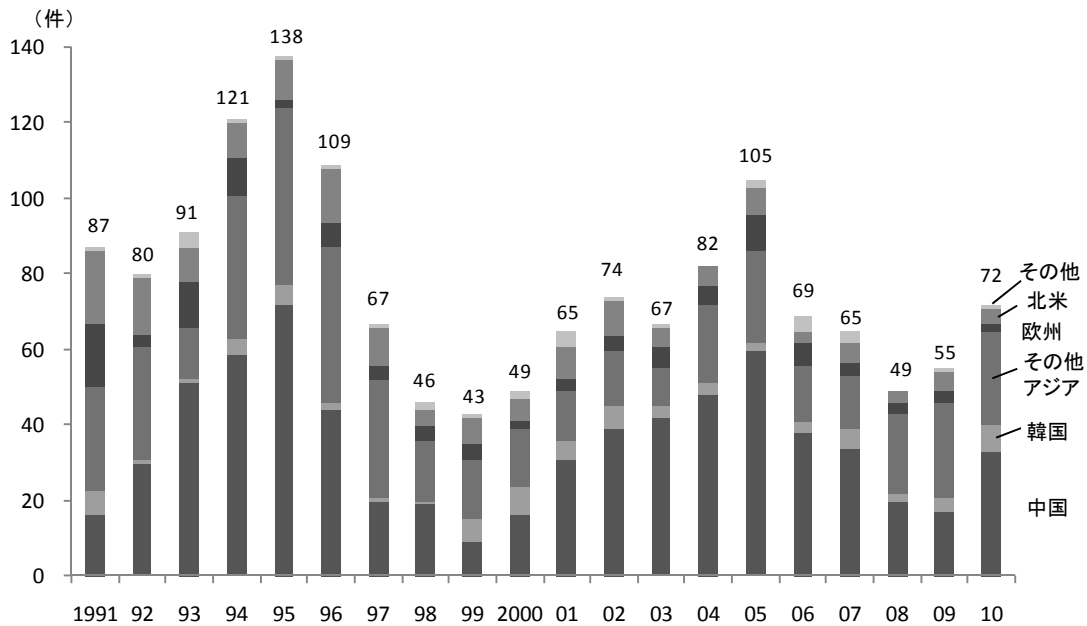


注) 空コンテナを含む。
出所) 北九州市港湾局提供資料より作成。

北九州港については、釜山航路の貨物量は博多港ほどには多くはないが、2008年からは目立った伸びをみせている。上海航路の貨物量は、博多港の上海航路の貨物量に見劣りしないほどの規模をもち、2009年はリーマン・ショックの落ち込みはあったものの、安定的に増加している（図 1-8）。青島航路と大連航路のコンテナ貨物も博多港と同じほどの規模であるが、やはり取扱量は横ばいで推移している。釜山港や上海港のような巨大港湾と九州の港の間の物流は急速な拡大をみせたが、黄海・渤海沿岸の中国港湾との物流ネットワークの形成にはまだ課題が残されているといえよう。

九州企業の中国・韓国への投資は、1985年のプラザ合意による円高や1990年前半に進行した急激な円高を契機に本格化した（図 1-9）。韓国への投資は1970年代にまでさかのぼることができるが、1990年代以降、九州企業の主要な投資先となったのは中国である。特に、大連、天津、青島、上海などの環黄海地域に九州企業の投資は集中した（詳しくは第4章を参照）。しかし、1990年代末に中国への投資件数は大幅に減少し、2000年代に入ってから1990年代半ばの水準にまで達していない。九州企業の中国投資件数は、2010年末時点で541件を数えるが、日本企業全体の中国投資件数（6,192件）の8.7%にとどまっている。また、九州企業の韓国への投資となるとさらに少なくなり、年間5件前後を数えるのみである。

図 1-9 九州企業の国・地域別海外投資件数の推移



注) 各年時点の投資件数。現時点で撤退している投資件数も含む。
出所) 九州経済調査協会『九州・山口地場企業の海外進出 2011』より作成。

九州企業のなかには、かつては歴史的なつながりや地理的な近さから中国や韓国に投資する特徴的な企業もあった。しかし、現状では中国や韓国でビジネスを拡大している九州企業は一部のハイテク企業や地場大手企業に限られる。したがって、九州の地場企業全体でみると、中国や韓国に投資し、直接取引をすることによって成長している九州企業はまだ少ない。九州に本社のある地場企業が中国や韓国と国境を越えたビジネスをどのように拡大するかは大きな課題となっている。

第3節 環黄海経済圏の都市・地域連携の新たな展開

環黄海経済圏構想が提唱されてからは、地方自治体ばかりではなく国の出先機関である九州経済産業局にとっても環黄海経済圏は格好のビジョンとなり、国際経済政策が重要施策に位置づけられるようになった。これまでみてきたように、1990年代以降、地方自治体や九州経済産業局が中心となり、環黄海経済圏を舞台にさまざまな経済交流事業が展開され、人的交流や貿易・物流は拡大した。しかし、2000年代に入ると、日本経済の長引く不況や東京一極集中の進展によって、地方自治体の財政が悪化し、地方企業の体力も消耗してきたため、環黄海圏の都市・地域連携も行き詰まりを見せ始めた。2000年代においても

引き続き環黄海圏の交流拡大に向けた数々の調査が実施され、活発な提言も行われたが、人的交流や物流に比べ経済交流で十分な成果を生み出せなかったため、環黄海の都市・地域連携の有効性も問われるようになった。そして、九州の地方自治体や九州経済産業局は中韓との都市・地域連携のための新たな組織を設立し、環黄海圏交流は再スタートを切ることになった。

北九州市は、前述のように、1991年に東アジア（環黄海）都市会議をスタートさせ、会議だけでなく、経済ミッションの派遣や商談会の開催等を行ってきた。2004年からは、東アジア（環黄海）都市会議を発展的に解消し、東アジア経済交流推進機構（The Organization for the East Asia Economic Development : OEAED）として再出発した。そのねらいは、環黄海地域での経済交流や都市間交流の活性化であり、それを通じた東アジア経済圏発展への寄与である。組織的にも行政と経済界のトップが一体となった運営形態をとることとし、民間主体の経済交流を推進するために4つの部会が置かれた。4つの部会は、ものづくり部会、環境部会、ロジスティック部会、観光部会からなり、それぞれがアクションを起こすとともに、相互に連携しながら活動することとなっている。

また、当機構の重点課題としては、①地域限定版「東アジア FTA」の創設推進、②環黄海環境モデル地域の創出、③ニュービジネス創出システムの構築、④環黄海観光ブランド戦略の展開、⑤技術交流・人材育成プラットフォームの形成が挙げられている。行政主導の都市・地域連携から民間主導の都市・地域連携への転換を意図し、セクター別の活動を強化することで、企業が中心になった経済交流でどうにかして成果を挙げようというねらいが強く現われているといえよう。

2010年11月には、「環黄海 ACTION (Pan Yellow Sea Active Cooperation for Trade, Investment and Other Needs)」という行動計画も実施されることが決まった。この行動計画は、OEAEDに加盟する10都市の企業が抱えているビジネス上の問題や要望をアンケートによって把握し、2年以内に自治体が対応策を練り、現実的な問題解決に当たるといえるものである。地方だけで解決できない問題についても、国に対応を依頼するとしている²⁰⁾。国レベルでは、日中韓 EPAの実現の目途は立っていないが、それを待つことなく、地方都市が現実の問題を地道に解決しながら、経済連携を一步でも前進させようという意欲的な取り組みである。

また、1990年代から日中、日韓の二カ国間交流を進めてきた九州経済産業局は、2001

20) FTA や EPA は批准が必要な国際条約であるため、締結や発効までには長い時間がかかる。それに対して、日本とベトナムの間で取り交わされた「日越共同イニシアティブ」は官民合同で迅速な成果を生み出したとされる（Fukahori 2010 : p.2）。環黄海 ACTION も、地方が先導したかたちで行われる国境を越えた官民合同のイニシアティブだといえよう。

年には環黄海経済・技術交流会議を設立し、三カ国間交流に踏み出した。九州経済産業局は、2000年に「平成の出島（環黄海産業交流特区）」構想を打ち出したが、環黄海経済・技術交流会議はそれを具現化しようとした取り組みの1つである。九州経済産業局は、2000年には全国の経済産業局レベルでは初めてとなる国際部を設置している。今でも国際部をもつ経済産業局は九州経済産業局のみである²¹⁾。

環黄海経済・技術交流会議は、1990年代に始めた九州・中国産業技術会議と九州・韓国経済交流会議がベースとなり、日中韓の三カ国の経済・技術交流の一層の緊密化をねらい設立された組織であり、「北東アジアにおける地域連携の先導的モデル地域」となることをめざしている。環黄海経済圏構想が打ち出されて10年を経た後、再び環黄海経済圏に焦点を当てたかたちとなった。

参加機関は、九州経済産業局、中国の商務部と科学技術部、韓国の知識経済部であり、毎年、各国持ち回りで実施している。共通テーマは、貿易・投資、科学技術交流、教育・人材協力としており、二カ国間の協議体と大きな違いはない。ただ、二カ国間の協議体と比べ、環黄海経済・技術交流会議はビジネス志向をより鮮明にした内容を伴っているといえる。民間企業の参加を促し、ビジネスモデルを議論し、ビジネスで成果を挙げることに主眼を置く交流にシフトしていることは、先の東アジア経済交流推進機構と同様である。また、大学の学長の参加によって、人材育成とからめて産学官連携について議論を深めようとしている点も、二カ国間の協議体にはなかった取り組みである。2005年からは「産学官連携学長フォーラム」が設置され、2007年からは「環黄海（産学官）ビジネスフォーラム」を開催している²²⁾。

第4節 小括

本章では、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携が始まる契機をつくり、その枠組みを作った環黄海経済圏を分析の対象とした。

まず、環黄海経済圏が形成された歴史的な背景をさぐり、その要因として、東西冷戦体制の終結、経済補完性を生かした中韓の経済交流の拡大、1990年代初頭の円高による日本企業の対中投資ブーム、そして黄海沿岸地域における都市・地域連携の拡大を挙げた。

環黄海経済圏が提唱されてから域内の交流は着実に拡大してきたが、最も顕著な成果を

21) 小川 (2006)、p.118。

22) 九州経済産業局 (2010)、pp.41-42。

みせたのは中韓の交流であった。中韓の人的交流、貿易、投資は急速に増加した。一方、九州と中国、九州と韓国の間では、成果を生んだ分野と課題を残した分野があることが明らかになった。人的交流は韓国との間で急速に拡大し、中国との人的交流も急速に拡大する傾向がみられる。九州と中国・韓国との貿易も、韓国からの輸入を除き、急速に拡大した。しかし、九州企業の中国、韓国への投資は低調である。

2000年代に入り、日本経済のバブル崩壊や財政悪化により、環黄海経済圏の都市・地域連携は行き詰まりをみせ始めた。それに対し九州の行政機関は、行政主導の都市・地域連携から民間主導の都市・地域連携への転換をめざし、投資活動も含めたビジネスの活性化を図るために、新たな組織を設立し、環黄海経済圏は再スタートを切ることになった。

第2章 日韓海峡経済圏の新たな展開

はじめに

日韓海峡経済圏は、環黄海経済圏とは異なり、市場経済に基づく資本主義国の都市・地域で形成された局地的な経済圏である。また、北部九州と韓国南部の距離は 200km しか離れておらず、歴史的にも文化的にもつながりが深い。北東アジアにおいては、最も局地経済圏形成の条件に恵まれた地域であるともいえるだろう。1990 年にフェリー、1991 年に高速船「ビートル」が博多港～釜山港間に就航すると、一気に日韓海峡経済圏形成の気運が高まり、国境を挟んだ日韓の地方自治体間の交流も大きな進展をみせた。

日韓海峡圏交流のなかで、最も顕著な成果をみせたのは人的交流である。日韓海峡圏を往来する旅客は 100 万人を超え、韓国人の利用客数も日本人利用客数と肩を並べるほどに増加した。その一方、経済交流の面では、環黄海経済圏と同様、十分な成果をあげるまでには至っていない。韓国南部と北部九州の企業同士の関係は弱く、両地域間で十分な経済循環ができているとは言い難い。

こうしたなかで 2009 年に福岡・釜山超広域経済圏形成に向けたプロジェクトが始まった。韓国大統領の提唱により、韓国東南圏と北部九州にメガ・リージョンを構築しようという試みである。

本章では、まず日韓海峡経済圏が形成された全般的な背景をふまえながら、日韓海峡経済圏形成の独自の条件を整理する。次に、日韓海峡圏交流の実態を、人的交流、物流、地方自治体の連携、企業間交流などの側面から分析する。そして、福岡・釜山超広域経済圏の合意に至る経緯やそれに基づく事業内容を検証する。

第1節 日韓海峡経済圏形成の背景と対象地域

1. 日韓海峡経済圏形成の背景

日韓海峡経済圏は地理的に環黄海経済圏のなかに位置しているため、日韓海峡経済圏が形成された背景は、基本的に環黄海経済圏と共通する。すなわち、冷戦の終結、グローバ

リゼーションの進展、貿易・投資の自由化、日韓の地方分権化などが日韓海峡経済圏の形成を促してきた。ただ、その一方で、環黄海経済圏にはみられない日韓海峡経済圏独自の条件が1990年代以降徐々に揃い始め、1990年代半ばには序章でみたように日韓海峡経済圏構想として結実した点も見落とすことはできない。日韓海峡経済圏独自の条件として、次の3点を挙げることができよう。

第1は、日韓海峡経済圏が、「環日本海圏および環黄海圏と違って、経済規模が類似しているのみならず市場経済を掲げる資本主義体制国の地域間の協力である」¹⁾ という点である。

冷戦の終結や中国の改革開放の進展に伴い、東アジア各地で国境を越えた局地経済圏が台頭し、1990年代に入ってから、その動きは北東アジアにも広がった。しかし、北東アジアには北朝鮮やロシアが存在し、体制の違いや経済水準の格差によって、経済交流や経済協力をスムーズに進める上でさまざまな困難につきあたった。

こうしたなか注目されたのが日韓海峡経済圏である。日韓海峡経済圏が属する韓国と日本は、同じ市場経済に基づく資本主義国である。韓国は、1996年にOECDに加盟し、経済規模も所得水準も向上した。1人当たりの水準でみれば日韓の間には、他のアジア諸国との間ほど大きな格差はない。北部九州と韓国南部の間の距離も200kmとしか離れておらず、歴史的にも文化的にもつながりが深い。無理に制度をつくらなくても、自然と経済圏が形成されると考えられたのである。言い換えれば、局地経済圏形成の前提条件が環黄海経済圏のなかで最も恵まれた地域であることが再認識されたともいえる。

第2に、海峡を跨ぐ空路と海路の交通網が1990年代以降急速に拡充したことが、日韓海峡経済圏の交流基盤の形成に貢献した。博多と釜山の間には戦前、連絡船が就航しており、戦時中には軍需輸送に使われていたこともあった。終戦直後には博多港は引き揚げ船の主要港の1つでもあった²⁾。しかし、戦後、博多港と釜山港を結ぶ航路は全く見向きもされず、代表的な日韓航路といえば、関釜フェリーという時代が長く続いた。そのような日韓航路の状況が劇的に変わるのは1990年代に入ってからである。まずカメララインが1990年に博多港－釜山間にフェリーを就航させ、1991年にはJR九州が高速船「ビートル」を導入した。「ビートル」の就航当初は、悪天候のみならずエンジンや機械のトラブルなどで就航率は低く、乗客数は低迷した³⁾。しかし、運行が安定して後は、順調に乗客を伸ばし、日韓両政府のノービザ化も追い風となり、高速船を中心とした博多－釜山航路

1) 鄭・朴・小川 (2001)、p.40。

2) 洪田 (2002)、p.23。

3) 洪田 (2002)、pp.112-116。

が日韓輸送ルートの主役に躍り出ることになった⁴⁾。

表 2-1 に示す通り、北部九州と韓国南部を結ぶ日韓旅客定期航路には、博多～釜山、下関～釜山、対馬（比田勝、厳原）～釜山、下関～光陽の 5 区間に、フェリー 5 隻、高速船 9 隻が就航している（2011 年 11 月現在⁵⁾）。

また、航空路線は福岡空港と釜山の金海空港の間に大韓航空、アジアナ航空、エアプサンが毎日 4 便を就航させている（2011 年 12 月現在⁶⁾）。

表 2-1 日韓旅客定期航路の概要

航路名	航路開設 年月	船名	所要時間	運航事業者	船種
博多～釜山	1991 年 3 月	ビートル ビートル二世 ビートル三世 ビートル五世	2h55m	JR 九州高速船（日）	ジェットフォイル ジェットフォイル ジェットフォイル ジェットフォイル
	2002 年 2 月	KOBEE KOBEEIII KOBEEIV	2h55m	未来高速（韓）	ジェットフォイル ジェットフォイル ジェットフォイル
博多～釜山	1990 年 12 月	ニューかめりあ	5h30m	カメラライン（日）	フェリー
下関～釜山	1970 年 6 月	はまゆう	13h30m	関釜フェリー（日）	フェリー
	1983 年 5 月	星希（スンヒ）	13h30m	釜関フェリー（韓）	フェリー
厳原～釜山 比田勝～釜山	2000 年 4 月	シーフラワー II ドリームフラワー	2h40m 1h40m	大亜高速海運（韓）	高速旅客船 高速旅客船
比田勝～釜山	2011 年 10 月	博多～釜山と同じ	1h10m	JR 九州高速船（日）	ジェットフォイル
厳原～釜山	2011 年 10 月	博多～釜山と同じ	1h45m	未来高速（韓）	ジェットフォイル
光陽～下関	2011 年 1 月	GWANGYANG BEECH	11h	光陽フェリー（韓）	フェリー

注) 2012 年 2 月から大亜高速海運が釜山～博多航路に旅客高速船を就航させた。

出所) 九州運輸局「日韓旅客定期航路の旅客輸送実績について（2011 年 11 月）」より作成。

-
- 4) 韓国政府は大田万博を機に 1993 年から日本人に対し短期ビザを免除、日本政府は 2002 年の日韓ワールドカップ開催期間中に韓国人に対しビザを免除、2005 年の愛・地球博からビザ免除が恒久化した（九州経済調査協会 2008a : p.7）。
- 5) 2008 年 6 月に、C&CRUISE（シーアンドクルーズ）が北九州～釜山間にフェリーを就航させたが、同年 8 月の機関故障以来運休していた。2010 年 5 月より、韓国のフェリー会社「グランドフェリー」（本社・釜山市）が運航を再開したものの、同年 12 月から再び運休、2001 年 4 月に撤退した。
- 6) 2010 年 3 月には、エアプサンが福岡～釜山線に参入した。アジアナ航空と共同で 1 日 2 往復運航する。2010 年 5 月からは韓国のコミュータ航空会社「コリアエクスプレスエア」が対馬～釜山路線を週 4 便運航する。

高速船で毎日 3~6 便、飛行機でも毎日 4 便という利便性、高速船で 2 時間 55 分、飛行機で 40 分という時間距離の近さ、また高速船の船着き場が市内の中心部に近いという便利さが魅力となり、日韓の人的交流を促進し、外国というより「隣町」という感覚を醸成し、日韓海峡経済圏の基盤を形成してきた。

第 3 に、国境をはさんだ日韓の地方自治体間の定期的な会議の開催が、日韓海峡圏交流の連携や交流を促進し、日韓海峡経済圏の枠組みを提供した。日韓の間では姉妹都市交流や民間団体間でさまざまな交流が行われているが、日韓海峡経済圏に最も大きな影響を与えたのは、九州北部 3 県（福岡県、佐賀県、長崎県）及び山口県と、韓国南部 1 市 3 道（釜山広域市、全羅南道、慶尚南道、済州道）が参加する日韓海峡沿岸県市道知事交流会議（以下、日韓海峡知事会議）である。この会議は、福岡県、佐賀県、長崎県の九州北部 3 県が参加し、毎年開催されていた知事懇話会が、1990 年 10 月に対馬で開催された際、韓国との交流推進が議論されたことがきっかけとなって実現したものである。1992 年 7 月に第 1 回の会議が済州道において開催され、それ以降毎年 1 回、定期的に日韓交互に会議が開催されている。1999 年度からは山口県も参加している。

日韓海峡知事会議は、「毎年 1 回定期的に知事が一堂に会しての会議を開催するだけでなく、会議において合意された様々な共同交流事業が実施されている」⁷⁾ ことに特徴があり、1990 年代に入り提唱される日韓海峡経済圏構想に盛り込まれた事業を先取りしているような側面もある。共同事業の内容は、青少年交流、環境技術交流、水産交流など行政が主体となって行う事業が多く、ビジネスや民間交流に大きな波及を及ぼすような内容とはいえない。しかし、1990 年代初頭において、これまでの姉妹都市交流という単線的な関係から、複数の自治体が参加する面の関係へと自治体連携を発展させた意義は大きく、日韓海峡経済圏の母胎としての役割も果たしたといえよう。

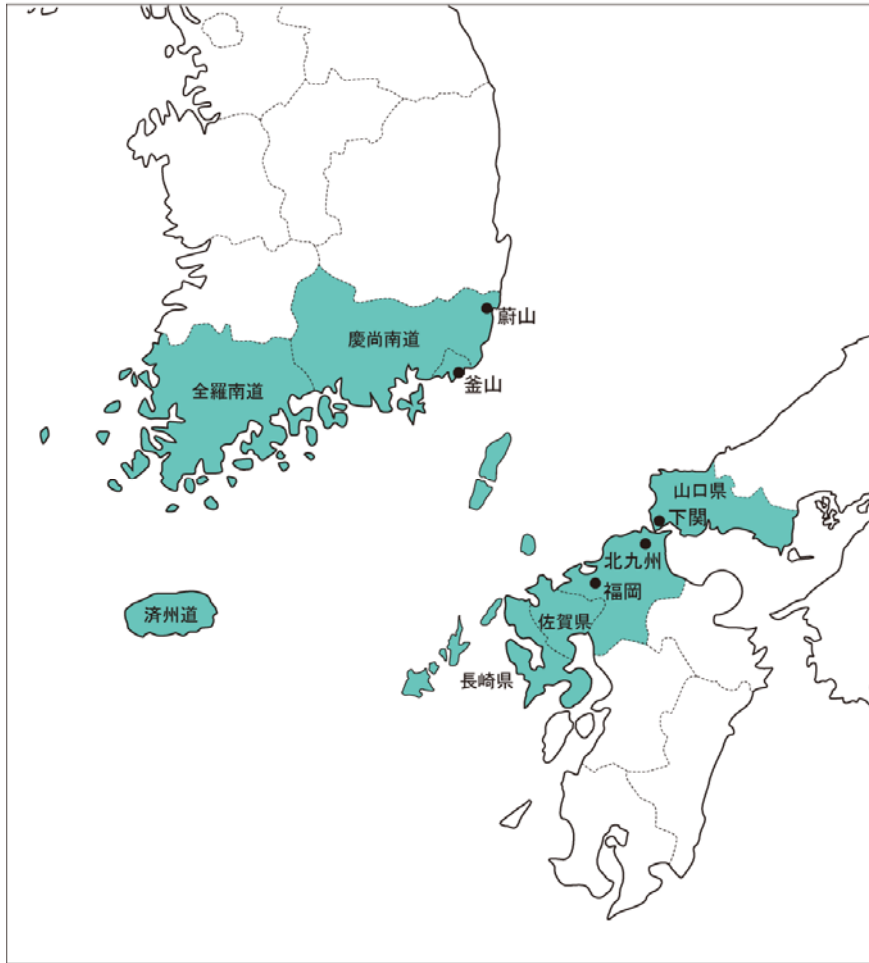
2. 日韓海峡経済圏が対象とする地域

このようにして提唱されはじめた日韓海峡経済圏は、制度的な枠組みが固まっているわけではなく、また地理的な範囲も提唱者によって異なる。

便宜的に北部九州 3 県（福岡県、佐賀県、長崎県）と山口県、韓国南部の道市からなる地域を日韓海峡経済圏とすれば、面積は 4 万 2,565 km²と比較的コンパクトな広さとなり、ヨーロッパでいえば、オランダ並みの広さをもつ（図 2-1 及び表 2-2）。また、人口は約 2,000 万人でオランダやベルギーを上回る。域内総生産は約 5,000 億ドルの規模をもち、オラン

7) 日韓海峡沿岸県市道知事交流会議事業実行委員会（1999）、p.5。

図 2-1 日韓海峡経済圏の位置と範囲



出所) 筆者作成。

表 2-2 日韓海峡経済圏の規模(2007年)

	日韓海峡経済圏			(参考)	
	北部九州3県・山口+韓国南部	北部九州3県・山口+韓国東南部	九州7県・山口県+韓国南部	オランダ	ベルギー
面積(km ²)	44,442	29,972	75,109	41,543	30,528
人口(万人)	2,024	1,647	2,614	1,650	1,053
域内総生産(億ドル)	5,184	4,417	6,816	7,761	4,584
1人当たりGDP(ドル)	25,612	26,819	26,074	47,036	43,533
工業出荷額(100万ドル)	5,435	4,486	6,338

注) 1. 韓国南部には済州道を含む。

2. 対米ドル為替レートは日本円は 117.75 円、韓国ウォンは 7.6075 ウォン

出所) 総務省統計局『日本統計年鑑』、総務省統計局『世界の統計』、九州経済調査協会『図説 九州経済』、韓国統計庁『韓国統計年鑑』より作成。

ダの規模には及ばないが、ベルギーの規模は上回る。このように単純に統計を足し合わせた数字をみても、日韓海峡経済圏の高いポテンシャルをうかがい知ることができる。ただ、1人当たりGDPや貿易額は、オランダやベルギーの水準の方が高く、経済的な後進性が残されていることも示唆している。

このほか日韓海峡経済圏の地域として、韓国側の地域を韓国東南部に絞る考え方や日本側の地域を北部九州だけでなく九州全域に広げる考え方もあり、それぞれの組み合わせによって日韓海峡経済圏の地理的範囲にはさまざまなバリエーションが考えられる⁸⁾。前掲表2-2にはそのバリエーションも示しているが、面積では約3万km²～約7万km²、人口規模では約1,700万人から約2,600万人、GDPの規模では約4,400億ドル～約6,800億ドルまでの幅がある。

第2節 日韓海峡圏交流の成果と限界

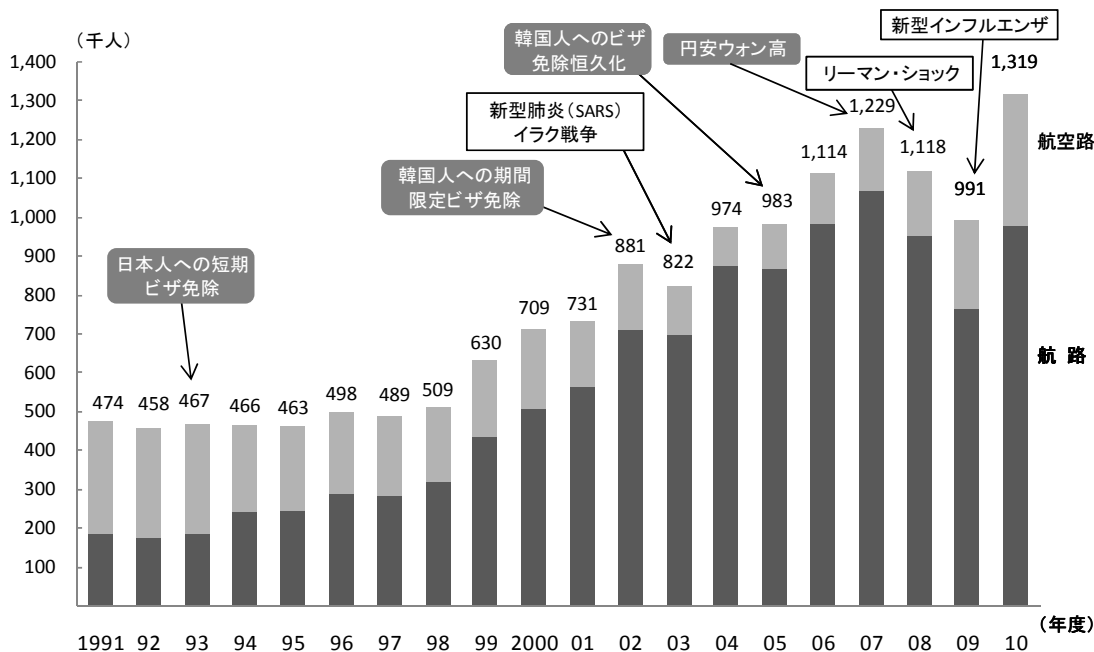
1. 拡大する日韓海峡圏交流

日韓海峡経済圏は制度的な枠組みをもっているわけではなく、経済圏としての熟度はまだ低い。具体化したプロジェクトは限られている。しかし、1990年代以降、福岡市や北九州市を中心とした北部九州と釜山市を中心とした韓国東南部との地域間交流はめざましい発展をみせた。現実の動きは、日韓海峡経済圏の形成に向けて着実に進展しているといえる。まず、日韓海峡圏交流の成果からみると、人的交流、物流、地方自治体などの地域連携で大きな成果がみられた。

第1に、日韓海峡を往来する人の動きをみると、日韓海峡経済圏の提唱と歩調を合わせようとして、1990年代後半から徐々に増え始め、2000年代に入ると急速に拡大した。図2-2で北部九州・山口と釜山を結ぶ航空機、高速船、フェリーの乗客数の推移をみると、1991年には47万人だった乗客数は、2006年度には100万人の大台に乗り、2010年度には約132万人にまで増加した。2003年度は新型肺炎(SARS)とイラク戦争、2008年度はリーマン・ショック、2009年度は引き続きリーマン・ショックと新型インフルエンザの影響があったものの、それ以外の年は1999年度から2010年度まで日韓海峡圏の旅客輸送実績は常に前年を上回っている。

8) 例えば、日韓産業技術協力財団・九州経済調査協会(2009)は、九州7県と韓国南部を対象エリアにしている。

図 2-2 日韓海峡経済圏における旅客輸送実績の推移



注) 航路はビートル、コビー、かめりあ、関釜、ドルフィン（現在、運休）、オーシャン（現在、運休）グランドフェリーの計。航空路は、大韓航空、日本航空（現在、運休）、アジアナ、エアプサンの計。
出所) JR九州高速船提供資料より作成。

乗客数がこれだけ増加した要因としては、福岡と釜山を結ぶ高速船「ビートル」の貢献が大きかったことはいうまでもない。博多港と釜山を結ぶ高速船「ビートル」は1991年3月に就航したが、1991年度の利用客はわずか約4万5千人でしかなかった⁹⁾。しかし、地道な努力が実って、1995年度には10万人を突破した¹⁰⁾。その後、1998年5月に2隻目のビートル、2001年4月には3隻目のビートルが就航、2002年2月には韓国の未来高速が運航するコビーが運行開始、2003年7月には4隻目のビートルが就航し、その都度乗船人員を伸ばしていった。

また、国別利用客をみると、日本人乗客だけでなく、韓国人乗客も増加した。ビートルのみが就航していた1991年度には韓国人乗船客はわずか1万3千人程度だったが、2006年度にはビートルとコビーに乗船した韓国人客は約30万人となり、初めて韓国人乗客が日本人乗客を上回った（図2-3）。2007年度は円安ウォン高もあって約36万人となり過去最高を記録した。2008年度からはウォン安が進行し、韓国人乗客が減り始めるが、2010年度は再び日本人乗客を上回った。

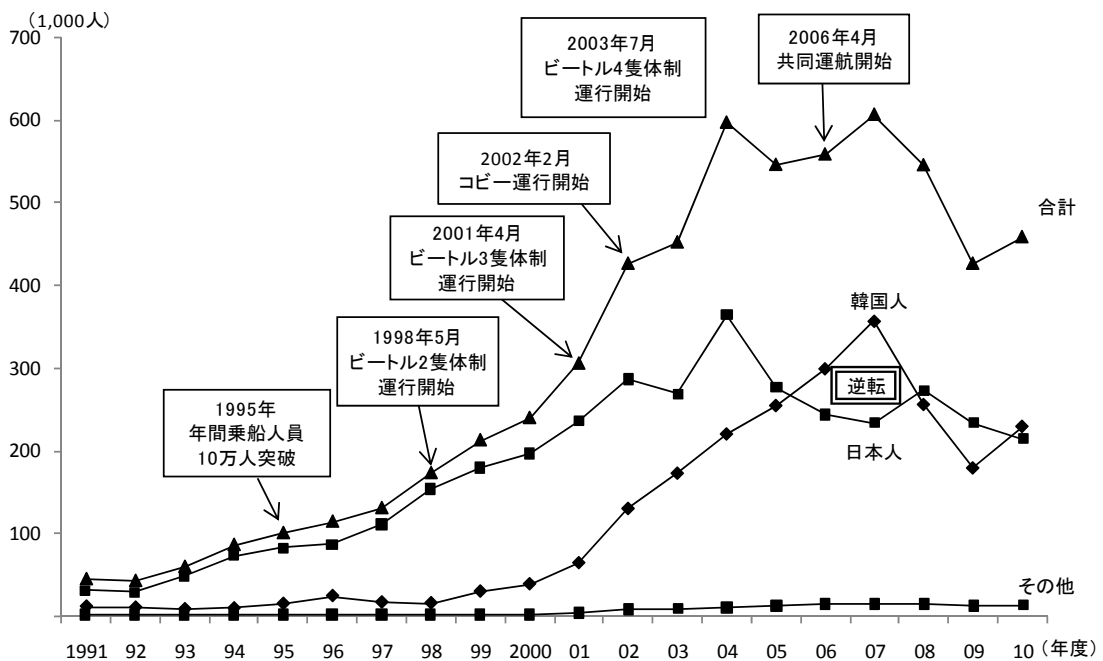
その一方、高速船が投入されるまで日韓の主要な交通手段だった航空路線の利用客は1991年度の約29万人から、2004年度には約10万人を割る水準にまで減少した（前掲図

9) 渋田（2002）、p.134。

10) 渋田（2002）、p.286。

2-2)。キャリア別シェアでは1991年の60%から2004年度には約10%にまで低下させた。ただ、その後は徐々に回復し、格安航空会社のエアプサンが就航した2010年度には約26%にまで回復した。

図2-3 日韓海峡経済圏における国籍別旅客輸送実績の推移



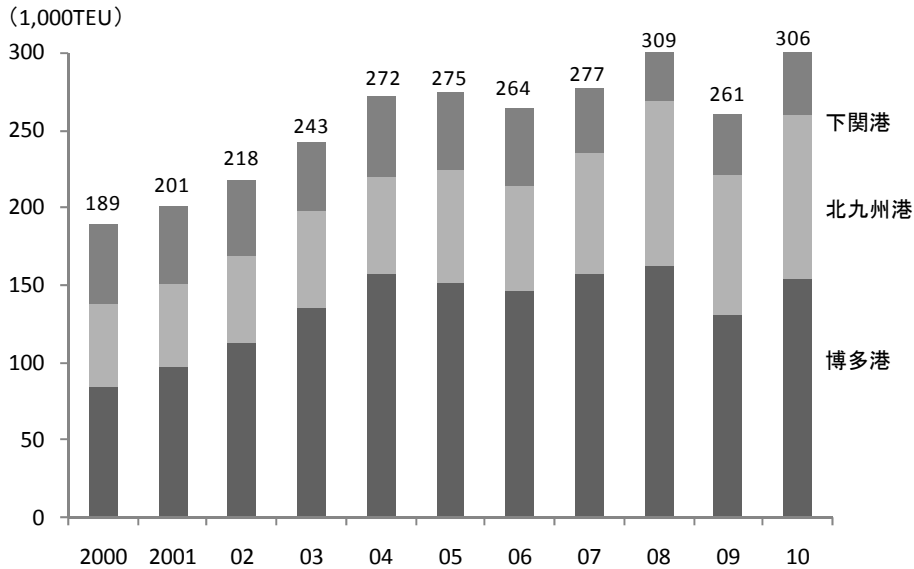
注) ビートルとコピートの利用者の合計。
出所) JR九州高速船提供資料より作成。

日韓の旅客流動は、キャリア間のシェア争いという側面もあるが、旅客船と航空機利用客をあわせた日韓航路の利用客は、1991年度から2010年度には約3倍近くに増加しており、航空路線だけでなく、高速船やフェリーといった多様な輸送モードを実現したことが、日韓海峡圏の人的交流の拡大に寄与したといえよう。

第2に、物流の面をみても、人的交流ほど劇的ではないが、北部九州・山口の主要港湾と釜山港の間の物流は着実に増加した。図2-4は、北部九州・山口の主要港湾（博多港・北九州港・下関港）の釜山航路のコンテナ貨物取扱量の推移をみたものだが、コンテナ貨物取扱量は2000年代に入って順調に増え始め、2008年と2010年には約30万TEUを上回った。特に博多港は、2000年代前半に釜山航路のコンテナ貨物の取扱量を順調に増やし、3港の合計の約半分のウェイトを占めている。北九州港の釜山航路のコンテナ貨物取扱量は博多港の半分ほどの規模であるが、2008年代以降は、博多港を上回る伸びをみせた。一方、下関港は、2000年代初頭は北九州港と同じ規模の取扱量であったが、その後横ばいか

ら減少傾向で推移しており、3港のなかにおけるウェイトを下げている。

図 2-4 博多港・北九州港・下関港の釜山航路のコンテナ貨物取扱量の推移



- 注) 1. 輸出コンテナ貨物と輸入コンテナ貨物の合計。
 2. 実入りコンテナと空コンテナの合計。
 3. フィーダーは含まず。
 4. 下関港は韓国航路。

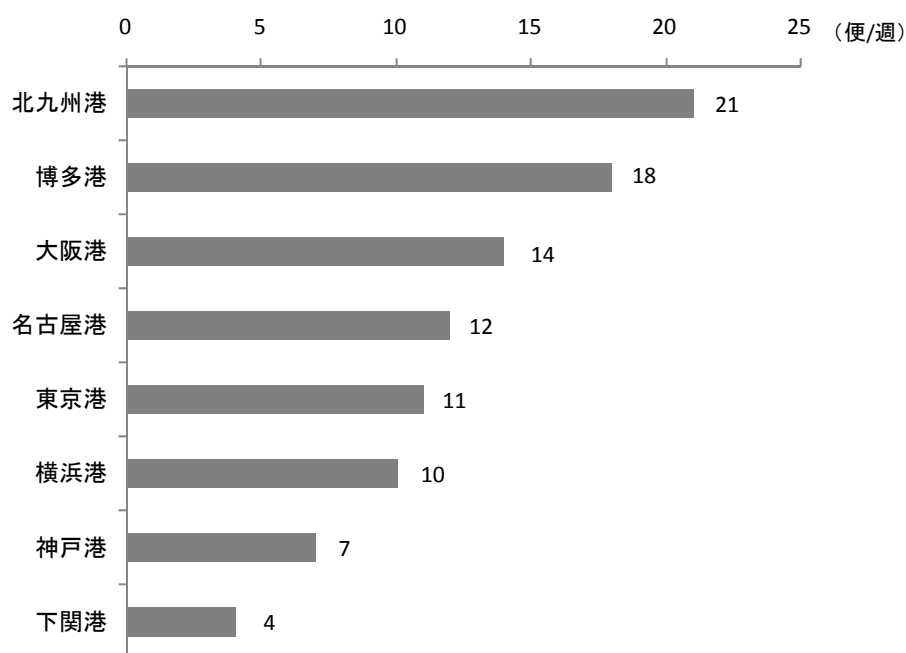
出所) 福岡市港湾局・北九州市港湾局提供資料及び下関市港湾局『下関港港湾統計』より作成。

また、釜山航路のコンテナ貨物取扱量が増えるとともに、北部九州・山口の主要港湾と釜山を結ぶ物流ルートも充実した。図 2-5 でわが国港湾の韓国コンテナ航路の便数ランキングをみると、北九州港が週 21 便、博多港が週 18 便を数え、全国第 1 位と第 2 位にランキングされた。下関港は週 4 便にとどまるが、毎日関釜フェリーが就航する。北部九州の港湾と下関港の韓国航路の便数の多さは、わが国の港湾のなかでも傑出していることがわかる。

このように日韓海峡圏で物流が活発になっている背景には、北部九州・山口と韓国との関係だけでなく、日本経済と世界第 5 位のハブポート釜山港との関係や韓国と日本という国民経済間の分業関係も大きく影響している。なぜなら、欧米や中国などからの貨物や韓国で生産された製品は、釜山港経由で北部九州・山口の港湾に運ばれ、それからトラックで関東、関西の大消費地や生産拠点へ輸送されるケースや逆のケースも多くあるとみられるからである。特に中国からの貨物は、釜山港まで運ばれ、釜山港で積み替えられた後、北部九州に運ばれるケースが多い。つまり、北部九州・山口の港湾へ搬入される韓国からの輸入貨物のすべてがそのまま九州で消費されたり、加工されているわけではないし、国

内から北部九州・山口の港湾に搬入される韓国向けの輸出貨物が九州で生産された貨物ばかりとは限らない。しかし、北部九州・山口の港湾へ陸揚げされたり、持ち込まれていること自体、サプライチェーンマネジメントが強化されるなかで、日韓物流ルートの結節点として北部九州・山口の港湾が高く評価され、その戦略的拠点性が強化されていることを意味し、それが取扱量に反映しているとみることができよう¹¹⁾。

図 2-5 わが国主要港湾の韓国コンテナ航路便数ランキング



注) 1. 北九州港、博多港ともに釜山港以外の航路をもつが、貨物取扱量のほとんどは釜山港の貨物である。

2. 2011年3月1日現在

出所) 国土交通省港湾局監修『数字でみる港湾 2011』より作成。

11) 福岡運輸システムネットは、釜山港のハブポートとしての機能に着目し、2006年に大宇ロジスティクスとの共同出資で釜山国際物流センター (Busan International Distribution Center) を釜山新港に隣接する物流団地に設立した (Takaki & Lim 2011 : p.208)。敷地面積は約 10 万 m²、倉庫面積は 4.4 万 m² に及び、外国人投資企業第一号に認定された。ちなみに、土地の賃料は 50 年契約で年間約 45 円/m²。当センターでは、中国や東南アジアからの貨物をいったん釜山に集め、釜山で保管、加工、包装、ラベル貼り、仕分け等をした後、日本の荷主に最も近い日本の地方港向けに輸送する。日本国内の運送コストを抑えることで、10~15%のコストを削減できるといふ。

第3に、国境をはさんだ地方自治体も、1991年以来、協力連携の努力を続けている。前述した日韓海峡沿岸県市道知事交流会議（日韓海峡知事会議）は、1992年から毎年開催され、2011年度までに20回会議が開かれた。共同交流事業は、回を追うごとに交流分野が広がり、環境、水産、観光、経済、住民親善、親環境農業、若者文化の分野で交流が続けられている。共同交流事業は、毎年、評価され、次年度の事業が協議される。なかには見直され、新たな事業が加わることもある。2007年度からスタートした若者文化交流事業では、まんがやアニメなどの分野でユニークな交流事業（例えば、日韓まんがフェスティバルや日韓デジタルまんが大賞等）が実施されている¹²⁾。

都市レベルでは、前述の東アジア経済交流推進機構を通じた都市間交流が活発に行われている。東アジア経済交流推進機構は、日韓の2国間ではなく、日中韓の3カ国が参加して設立されたもので、環黄海経済圏の推進母体といえるものだが、日韓海峡経済圏にとっても中心的な都市が参加している。日韓海峡経済圏内に位置し、東アジア経済交流推進機構に参加している都市は、韓国側では釜山市、蔚山市、日本側では福岡市、北九州市、下関市である。

また、日韓海峡経済圏には姉妹都市や経済交流協定を結ぶ都市も多い。北部九州の都市と韓国南部の都市では、福岡市と釜山市をはじめ14組の都市が姉妹都市関係を結んでいる¹³⁾。

なかでも福岡市は、釜山市との交流に積極的に取り組んできた。福岡市は1989年に釜山市と行政交流協定を結び、2007年には姉妹都市の関係を締結した¹⁴⁾。その間、福岡市役所と釜山市役所との間で職員の相互派遣などで交流を深め、経済面では1999年に「福岡・釜山地域間経済交流促進に関する基本合意」を締結し、福岡商工会議所や福岡貿易会とともに「福岡－釜山ビジネスベルト事業」を推進し、ミッションの派遣や受入、セミナーの開催などの経済交流にも力を入れてきた。観光面では、2008年から釜山市と共同で「アジアゲートウェイキャンペーン」を実施している。この事業は、当初、九州新幹線の全線開通やソウルから釜山へのKTX開通が予定されている2011年を目標年次と定めてスタートしたが、2012年以降も引き続き福岡市と釜山市が協力して、共同観光客誘致、周遊旅行

12) 日韓海峡沿岸情報ネットワーク <http://www.japan-korea-strait8.org/>

13) 福岡市と釜山広域市、宗像市と慶尚南道金海市、宗像市と済州道南済州郡城山邑、佐賀市と釜山広域市蓮堤区、唐津市と全羅南道麗水市、唐津市と西帰浦市、鹿島市と全羅南道高興郡、雲仙市と全羅南道求礼郡、対馬市と釜山広域市影島区、山口県と慶尚南道、下関市と釜山広域市、山口市と慶尚南道昌原市、萩市と蔚山広域市、萩市と全羅南道靈岩郡徳津面の13組。なお、九州と韓国の地方自治体間の姉妹提携件数は、福岡県6件、佐賀県6件、長崎県3件、熊本県5件、大分県5件、宮崎県2件、鹿児島県4件、山口県7件、沖縄県0件である（自治体国際化協会 <http://www.clair.or.jp/>）。

14) 韓国で姉妹都市に関する「一国一都市」の規制がなくなったことから、2006年に釜山市側から姉妹都市締結の提案があり、それに応えたかたちで2007年に姉妹都市締結を行った。

開発、共同イベント開催などを通じ、中国をはじめとしたアジアからの観光客誘致を推進している。

国の機関も経済産業省九州経済産業局と韓国の知識経済部が中心となって、地方自治体や経済団体が参加するカタチで、1993年から毎年「九州・韓国経済交流会議」を開催している。貿易、投資、産業技術分野の交流拡大や地域間交流の活性化を目的にしたもので、貿易投資セミナーの開催、ミッション派遣、日韓企業のマッチングなど多様なプログラムを実施している。この会議自体は日韓海峡経済圏に焦点を当てたものではないが、2011年までの18回の会議のなかで、日韓海峡圏で開催されたのは、北九州市、長崎市、光州広域市、慶尚南道昌原市、済州道西帰浦市、佐賀市、釜山広域市の7都市に及ぶ¹⁵⁾。

2. 日韓海峡圏交流の限界

以上のように、日韓海峡圏では活発な人的交流や物流があり、地方自治体などの積極的な地域連携がみられる。しかし、企業活動の面では、国境を越えた連携のスピードは遅く、日韓海峡圏交流の限界も露呈し始めている。北部九州と韓国東南圏の地場企業の間でこれまでビジネスを拡大しようと、福岡－釜山ビジネスベルト事業、九州・韓国経済交流会議、日韓知事交流会議のもとでの経済交流促進事業などさまざまな取り組みが試みられてきたが、まだ十分な成果を挙げるには至っていない¹⁶⁾。

図2-6は、九州地域産業活性化センターが2004年8～9月に九州と韓国東南圏で実施したアンケート結果であるが、九州の企業の7割が韓国の企業と「特に関係はない」と答え、韓国企業の約4割が「特に関係はない」と答えている¹⁷⁾。

特に投資活動は低水準にとどまっている。九州企業で韓国に事業所や支社を設置している企業はわずか3.8%であるし、韓国東南部の企業も日本に事業所や支店を設置する企業もわずか3.4%にすぎない。

2010年時点で把握できる実際の九州企業の韓国投資件数をみても、1986～2010年の九州企業の韓国投資件数は76件にとどまり、そのなかで日韓海峡経済圏に位置する韓国南部に投資している件数はさらに少なく26件しかない¹⁸⁾。2001年以降、九州企業は毎年5件前後しか韓国に投資していないのが実情である。

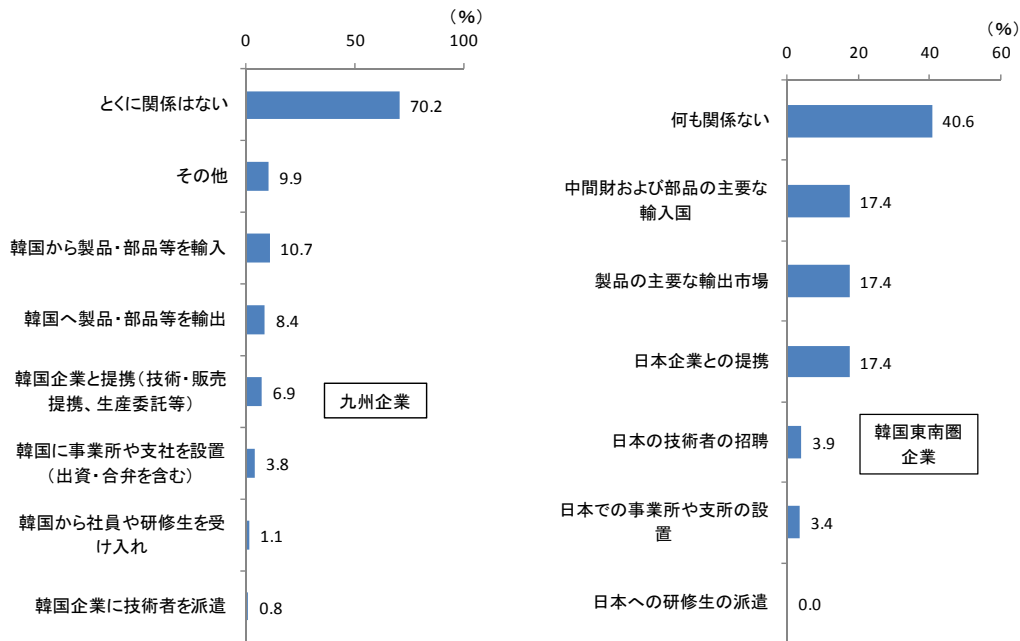
15) 九州経済産業局（2010）、p.67。

16) 日韓海峡知事会議のもとで、1994年度から商談会の開催、ミッション派遣、国際見本市や博覧会への出展などを中心に経済交流促進事業を実施してきたが、2008年度で事業は中止し、2009年度から新たな経済分野交流について協議することになった。

17) 九州地域産業活性化センター（2005）、p.47。

18) 九州経済調査協会（2011）。

図 2-6 九州企業と韓国東南圏企業の企業間連携



注) 2004年8月実施。サンプル数は九州262社、韓国東南圏は207社。各地域の主要企業が対象。出所)九州地域産業活性化センター(2005:p.47)より引用。

日韓海峡を跨ぐ企業活動が低迷している理由としては、アンケート結果によれば、日本側からは、言葉の問題、相互の情報不足、商取引習慣の違い、高率な関税・通関手続き、韓国側からは、技術移転の不足、相互の情報不足、政府の対応などが挙げられた¹⁹⁾。

しかし、もっと根本的な理由としては、「(日韓海峡経済圏の)多くの地場企業は、中小企業であり、国際ビジネスに関する十分な情報や経営ノウハウを持たない。少数の大企業は、ほとんどが支社や工場であり、本社は東京かソウルにある。この経済圏の支店経済という特徴が、経済圏形成のボトルネックの1つとなっている」²⁰⁾からであろう。

日韓の産業間関係は、「国際的産業再編の波のなかで、新しい資本関係、補完関係、協力関係、競争関係に入りつつある」²¹⁾ことは明らかだが、その中心的な担い手は、鉄鋼、石油化学、セメント、自動車、半導体、コンピュータなどの分野の大企業である。このようななかで、「生産現場や支店・支社は九州にあっても、国際貿易や海外投資、受け入れなどの意志決定権の問題になると、九州では解決できない」²²⁾ことは多い。「両地域間の貿易と企業進出は量的にも少なく、しかも、その仕組みは物流に集中している。さらに、地域経済間の循環という視点から見ると、九州からの輸入品を釜山経済圏で消費・加工、ある

19)九州地域産業活性化センター(2005)、p.51。

20)Kim(2005a)、p.47。

21)山崎(2001)、p.50。

22)中村・黄(1998)、p.158。

いは釜山からの輸入品を九州で消費・加工というケースは少なく、両地域間の経済循環は弱い²³⁾といわざるをえない側面もある。したがって、九州と韓国東南圏の間に相互補完的な水平分業が十分に構築されている状況にはない²⁴⁾。

また、「韓国は賃金と市場の面からも日本企業に大きなインセンティブを提供しない。日本と中国の賃金格差と比べ、日韓の賃金格差は小さい。韓国は中国のような巨大な市場も提供しない²⁵⁾」ことも日韓の企業連携を妨げる大きな理由の1つである。

日韓海峡経済圏は、経済規模や所得水準が近いということが交流促進の利点とされていたが、逆に中国を経済圏のなかに含まないため、中国の経済発展のダイナミズムを享受することができず、経済交流に課題を残したままになっている。

第3節 日韓海峡経済圏から超広域経済圏構想へ

1990年代から本格的に始まった日韓海峡圏交流は、観光のように着実に交流が深化している分野もあれば、経済交流のように行き詰まりをみせている分野もある。そのようななかで、2007年末に韓国側から韓国大統領選の公約として提案されたのが「超広域経済圏」である。そのねらいは、釜山を中心とした東南経済圏と九州地域の Win-Win 戦略を通じて、実質的な相互協力体制の地域経済共同体を構築し、この地域を北東アジアの核心地域 (Core-Region) にしようとするものである。近年、都市論で注目されているグローバル・シティ・リージョン (Global-city Region) やメガ・リージョン (Mega Region) の考え方に則った戦略だといってもいい。

超広域経済圏は、2008年3月に許南植釜山都市長が福岡市に正式に提案した。そして、同年10月には、その具体化を図るために「福岡・釜山経済協力協議会」が設立され、15回に及ぶ実務者会議と3回の幹事会を経て、2009年8月に「福岡・釜山超広域経済圏」のビジョンと超広域経済圏の実現に向けた協力事業が決定された²⁶⁾。その概要を紹介する

23) 中村・黄 (1998)、p.155。

24) 2008年5月に福岡市内で開かれた釜山出身国会議員が出席する懇談会においても、「私は福岡に事務所を置いているが、物が流れるだけ。意思決定は東京。日本側の東京本社と福岡の2カ所と交渉しなければならない。取引が増えてくると、事務所を東京に移転しなければならないかもしれない」という発言があった。

25) Kim (2005a)、p.47。

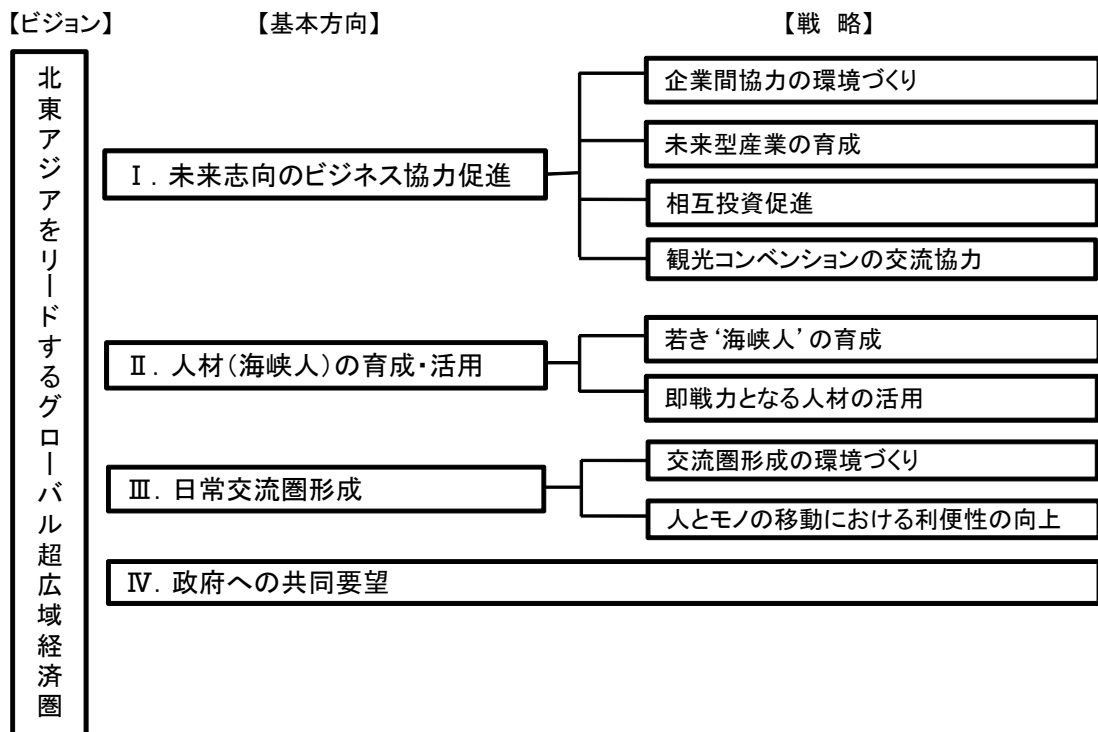
26) 福岡・釜山経済協力協議会のメンバーは、福岡市側から福岡市長、福岡商工会議所会頭、福岡経済同友会代表幹事、九州経済調査協会理事長、福岡貿易会会長、九州先端科学技術研究所理事長、福岡観光コンベンションビューロー会長、福岡-釜山フォーラム代表世話人、釜山市側からは釜山市長、釜山商工会議所会長、釜山経営者総協会会長、釜山広域市観光協会協会長、釜山発展研究院院長、釜山テクノパーク院長、東北アジア地域革新研究院、釜山-福岡フォーラム代表世話人からなる。

と、以下の通りである。

超広域経済圏のビジョンは、「北東アジアをリードするグローバル超広域経済圏」とし、その下に「未来志向のビジネス協力促進」、「人材（海峡人）の育成・活用」、「日常交流圏形成」、「政府への共同要望」の4つの基本方向が示された（図2-7）。

そしてこの基本方向に沿って、9つの戦略、23の推進事業、63の課題が掲げられた。このうち、3～4年の内に実施する主な事業（短期事業）としては、経済協力事務所の相互設置、商工会議所によるインターネット商談会の開催、自動車関連産業の交流促進、企業誘致の相互協力（九州投資支援会、釜山投資支援会）、福岡証券取引所への韓国企業の上場支援、「釜山・福岡アジアゲートウェイキャンペーン」の推進（共同プロモーションの実施、TV番組制作、スポーツ交流戦の開催、ガイドブックの作成等）、小学校での副読本を使った相互理解促進、専門人材マッチングへの協力、両都市を結ぶ交通手段の充実などが決まった。また、十数年以内に実施する事業（中期事業）としては、鮮魚市場間取引の実現（市場間鮮魚運搬船の運航等）、「福岡・釜山ブランド」の創設、日韓共同電子マネーの発行要請などが挙げられている。

図2-7 超広域経済圏形成の推進戦略



出所) 福岡市・釜山広域市 (2009 : p.3) より引用。

福岡市側からすれば、厳しい財政制約のもとでの協力事業の検討であり、細かなフィージビリティ（実行可能性）の検証が必要であった。また、事業の優先順位や決定方式に関する考え方も福岡市側と釜山側では異なる。このようななかで幾度にもわたる協議を経て合意した超広域経済圏のビジョンや共同事業は、これまでの福岡と釜山を中心とした日韓交流の到達点を示し、これからの日韓交流の方向性を示した点で重要な意義をもつといえるだろう。ただし、その一方で、新規の大型プロジェクトは、フィージビリティの面から実現することが困難だと判断され取り上げられていない。その分、すでに実施されている既存の事業や細かな事業が積み上げられているという印象もぬぐえない²⁷⁾。

「福岡・釜山超広域経済圏」構想の最後には期待される効果も記されている。「両都市の首都圏の一極集中構造からの脱皮」、「両市の施設、人材、ノウハウなど資源の共同利用による新たな成長動力源の創出」、「ショッピング、レジャー、教育、医療などの交流・協力で同一生活圏形成と市場規模の拡大」などがその具体的な内容である。これから真価が問われることになるが、こうした効果が現実のものになった時、福岡・釜山の超広域経済圏が国境を越えた都市連携のモデルとなり、北東アジアの特徴ある1つの大都市圏としての存在感が増すことになるだろう。

第4節 小括

本章では、環黄海経済圏のなかに位置しながらも、独自の圏域を形成する局地経済圏としての日韓海峡経済圏を分析の対象とした。

日韓海峡経済圏が形成された背景は、基本的に環黄海経済圏と共通するが、独自の条件として、市場経済に基づく資本主義国同士の都市・地域連携であること、所得水準や経済規模も同等であること、海峡を跨ぐ空路と海路が急速に拡充したこと、地方自治体の連携が日韓海峡経済圏の母胎としての役割を果たしたことなどを指摘した。

日韓海峡圏交流で成果を上げたのは、人的交流、物流、地方自治体の連携である。特に、福岡と釜山を結ぶ高速船「ビートル」の貢献は大きかった。しかし、ビジネスの面では、環黄海経済圏の場合と同様、十分な成果を挙げていない。福岡と釜山が支店経済であるこ

27) 日韓海峡経済圏の大型プロジェクトとしては、日韓海底トンネル構想が戦前から議論されてきた。今でも、韓国では日韓海底トンネル構想への関心は高く、その実現性を巡って活発に議論されている（Hur 1997 : p.431）。しかし、日韓海底トンネルの建設費は約10兆円ともいわれ、日本側はほとんど非現実的とみている（Takaki 2010 : p.26）。2011年には韓国交通研究院も、日韓海底トンネルは、膨大な費用がかかり、経済性がないという調査結果を発表している（『西日本新聞』2011年1月7日号）。

とが、ボトルネックの1つとなっているという指摘を紹介した。また、日中と比べ日韓の間では賃金格差が小さいことも、日韓の企業連携を妨げる理由となっていることも指摘した。

こうしたなか韓国側から 2008 年に提案されたのが「超広域経済圏」である。釜山を中心とした東南経済圏と九州地域の Win-Win 戦略を通じて、この地域を北東アジアの核心地域 (Core-Region) にしようとすることをめざし、福岡・釜山双方の官民の連携により、協力事業が推進されている。

第3章 九州の貿易構造と対中韓貿易の特徴

はじめに

九州と近隣アジア諸国との貿易は、2000年代に入ってから急速に増加した。日本の貿易が欧米中心だった高度成長の時代には、九州はアジアに近いという地理的優位性を発揮することはできなかったが、日本の貿易がアジアにシフトするに従って、九州の地理的優位性は顕在化してきている。

また、九州の輸出構造も、鉄鋼や化学などの素材産業中心の重厚長大型から自動車や電気機器などの輸出割合を高め、バランスのとれた貿易構造に変化した。輸入構造も、原油・粗油などの輸入に偏った構造であったが、アジアからの製品輸入が着実に増加している。同じカテゴリーの品目内で輸出と輸入が同時に増える産業内貿易の進展もみられる。

ただし、九州の貿易、特に輸出をけん引しているのは、九州に立地する鉄鋼、化学などの素材産業や半導体、自動車などの機械工業からなる大企業の拠点工場である。九州に本社をもつ地場企業が九州の貿易で担う役割はまだ小さい。

本章では、まず九州の貿易の推移を、1990年代から2000年代までの20年間にわたり整理し、九州の貿易構造の特徴を貿易統計から浮き彫りにする。また、九州の貿易における地場企業の実態をアンケート調査や独自推計によって明らかにする。次に、九州の重要な貿易パートナーになっている中国と韓国との貿易について、同じように20年間にわたる貿易統計の分析によって構造的な変化の方向をさぐる。

第1節 九州の貿易構造

1. 九州における貿易発展のプロセス

九州の貿易は、戦前・戦中期においては、わが国の貿易で大きなウェイトを占めていた。長崎港は上海航路、門司港は大連航路の要所に位置し、中国大陸との貿易で重要な役割を果たしていたからである。『税関百年史(上巻)』によれば、「門司港は、第二次大戦期には、わが国の港湾中もっとも繁忙な港の一つであった。…日華事変期の出入船舶量は、大阪港

に匹敵した、というよりはむしろ、しばしば凌駕するほどであった」¹⁾ という。

しかし、戦後は、最大の相手先だった中国との国交が途絶え、朝鮮半島も南北に分裂したため、近隣アジア諸国との貿易は大幅に減少せざるをえず、九州はアジア貿易における地理的優位性を一気に喪失することになった。

そうしたなか日本経済は高度経済成長期に入ると、重工業化を推し進め、重工業製品を中心に輸出競争力を回復し、貿易も欧米向けを中心にめざましい発展を遂げた。しかし、重工業化は太平洋ベルト地帯に集中したため、九州の貿易を回復させるまでには至らなかった。1965年から1970年までの九州の貿易額の全国比をみると、輸出額で5.9%から4.5%へ、輸入額で7.3%から6.7%へと減少している²⁾。

1970年代から80年代までの時期をみても、鹿児島に石油備蓄基地が建設され原油・原油の輸入額が増加したことを除けば、九州の貿易が日本全体に占める地位は大きく変化していない。この時期においては、地方への工場立地も進み、九州にも自動車産業や半導体産業などの輸出型産業の集積が進んだが、わが国の輸出も欧米向けを中心に大きく伸びていたため、九州の輸出額の全国比が大幅に上昇することはなかった。

したがって、九州の貿易が発展の契機を再び見出すには、中国をはじめとする近隣アジア諸国との貿易の拡大が不可欠であり、九州の輸出型産業の集積をさらに高める必要があった。そして、そのような条件が熟してきたのが、1990年代以降であり、実際の貿易額の増加として現れたのが、2000年代に入ってからである。1990年代は中国の改革開放が加速化した時代であり、中国がWTOに加盟した2001年以降は、中国市場が九州の輸出をけん引している。そして九州の輸出企業を中心となっているのは、九州に立地する鉄鋼、化学などの素材産業や半導体、自動車などの機械工業からなる大企業の拠点工場である。また、輸入においても、中国をはじめとする東アジアからの製品輸入が増加し、九州の輸入拡大に寄与した。

図3-1で1990年代以降の九州の貿易額の推移をたどると、1990年代前半は、輸出が徐々に増加傾向を示してきた時期であり、輸出が輸入を上回るようになった³⁾。輸出の全国比も1990年の5.7%から1995年の7.6%まで着実に増加した。1990年代後半になると、アジア経済危機もあり、輸出も輸入も横ばいで推移した。しかし、2000年代以降になると、輸出の伸びが著しい。九州の輸出は、2002年から2008年まで7年連続で増加し、8兆円を超える規模になった。全国比も、2008年以降は10%を超えている。

1) 大蔵省関税局(1972)、p.788。

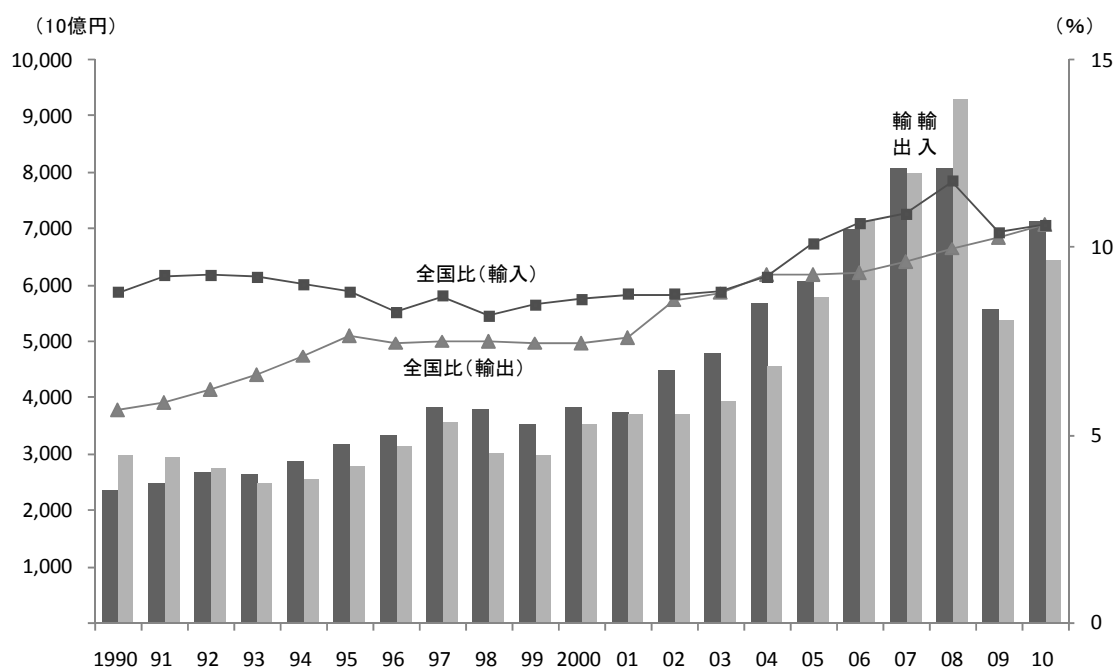
2) 高木(1983)、p.24。

3) 門司税関は、門司・長崎・沖縄地区税関が管轄する九州7県、山口県、沖縄県からなる地域を九州経済圏と呼ぶが、本章では九州または九州経済という名称を使うこととする。

輸入についても、輸出に歩調を合わせるように急速に増加し、2008年には輸出額を大幅に上回る9兆円を超える水準に達した。輸入額の全国比をみても、2000年代前半まではほぼ変化はなかったが、2005年以降は10%を超え、2008年には約12%に達した。

ただし、九州の輸入額には石油備蓄や中継のための原油及び粗油の輸入が含まれており、九州の経済実体とは関係のない輸入が計上されている⁴⁾。しかも、2000年代後半には原油及び粗油や鉄鉱石などの資源価格やとうもろこしなどの穀物価格が高騰したため、九州の実需に比べ金額ベースの輸入額が大きく膨らんでいることに注意が必要である⁵⁾。

図3-1 九州の輸出入額の推移



注) 九州は、九州7県、山口県、沖縄県の合計。

出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版、財務省『貿易統計』より作成。

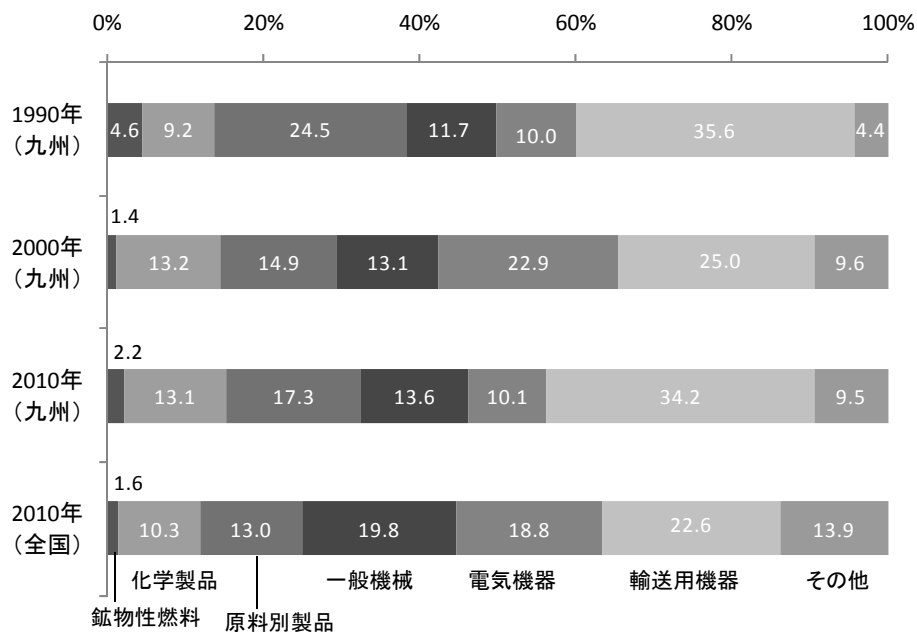
4) 鹿児島市喜入には、1967年に設立されたJX日鉱日石石油基地があり、石油備蓄、精油所への中継、受け入れた原油のブレンドといった役割を担っている(JX日鉱日石石油基地 <http://www.nost.co.jp/>)。2008年の喜入税関支署と鹿児島税関支所の原油及び粗油の輸入量は3,166万キロリットル、輸入額は2兆1,354億円であった。喜入税関支署と鹿児島税関支所の原油及び粗油の輸入額は、九州の輸入総額の23%を占め、九州の原油及び粗油輸入額の59%を占める。ちなみに、輸入量は2004年の3,325万キロリットルから減少傾向にある。

5) 原粗油価格は2003年の21,406円/キロリットルから2008年の67,263円/キロリットルと5年間で約3.1倍に高騰した。

2. 品目別にみた貿易構造

九州の貿易を品目別にみると、九州の産業集積や産業競争力の変化とともに、貿易構造が変化してきたことがわかる。まず輸出構造をみると、1990年時点で輸出に占める割合が大きかった品目は輸送用機器と原料別製品である（図3-2）。輸送用機器の内訳としては自動車が一番もウェイトが大きかったが、船舶のウェイトも高かった。原料別製品の最大品目は鉄鋼である。2010年になっても、輸送用機器と原料別製品のウェイトが高いのは変わらないが、原料別製品のウェイトは低下し、化学製品のウェイトが高まっている。また、輸送用機器のウェイトは、1990年と2010年で大きく変化はないが、その内訳をみると、船舶のウェイトが低下し、自動車のウェイトがさらに高まっている。半導体電子部品等を中心とした電気機器のウェイトは、2010年においてリーマン・ショックの影響が長引き、2000年から2010年にかけてウェイトを大きく低下させた。

図3-2 九州の品目別輸出構成の変化



注) その他には、食料品と原料品を含む。

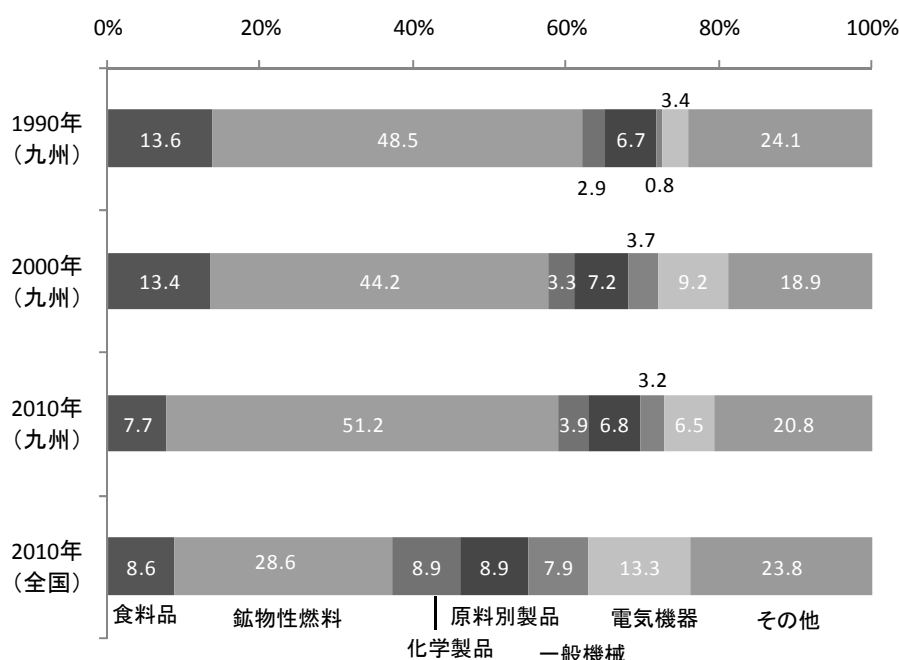
出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

かつて九州の輸出構造は、産業構造を反映して重厚長大型だといわれていたが、鉄鋼や化学などの素材型の輸出水準を維持しながら、自動車や電気機器などの輸出割合も高め、ほぼバランスのとれた貿易構造に変化してきているとみてよい。鉄鋼、化学などの素材産業は高付加価値化で輸出競争力を回復したことや、自動車産業や半導体産業の集積が高ま

ったことを反映している。九州と全国を比較して見劣りするの、九州での産業集積が薄い一般機械だけだといってよい。

一方、輸入については、九州は鉱物性燃料の輸入に偏った構造となっている（図3-3）。前述の通り、鹿児島市喜入に石油基地があるからであり、近年の石油価格の高騰により、さらに金額ベースでのウェイトを高めている。ただ、1990年対比で、2008年の品目別輸入額の構成をみると、化学製品、鉄鋼や非鉄金属などの原料別製品、電気機器などの輸入割合は、一定の割合を保つか、増加傾向にあり、九州においても製品輸入が着実に浸透しているということもできる。

図3-3 九州の品目別輸入構成の変化



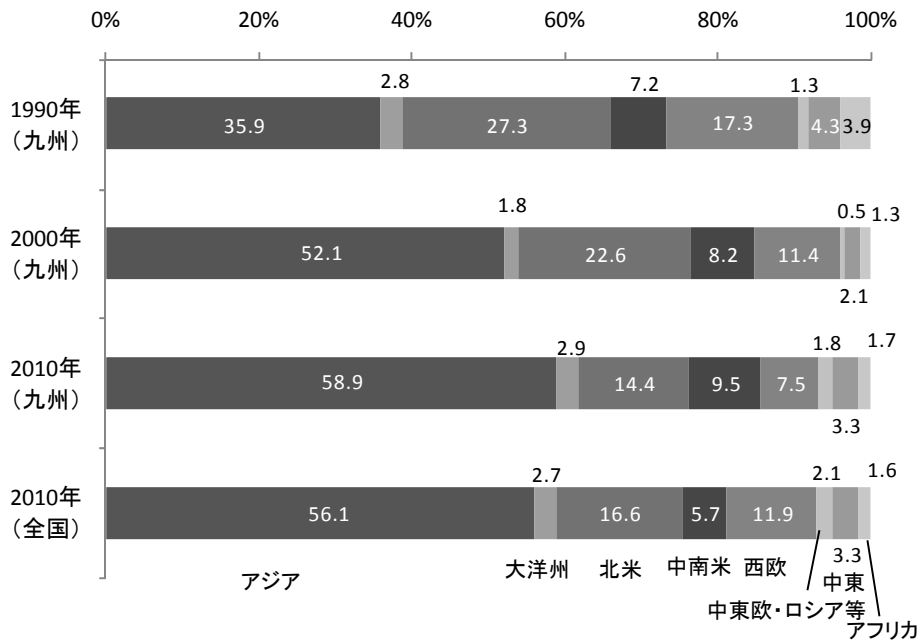
注) その他には、原料品と輸送用機器を含む。
出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

3. 国・地域別にみた貿易構造

九州の貿易相手先は、明らかにアジアとの比率を高めている（図3-4）。特に輸出におけるアジア比率の上昇は顕著である。1990年は九州のアジアへの輸出比率は36%であったが、2010年には59%にまで上昇した。九州の輸出のアジア比率は全国平均を上回る。戦後、わが国の貿易が欧米との貿易を中心に拡大するなかで、九州はアジアに近いという地理的優位性を喪失したが、1990年代以降、再び九州はアジアに近いという地理的優位性をとり戻しているということができよう。ただ、その分、九州の北米や西欧向けの輸出比

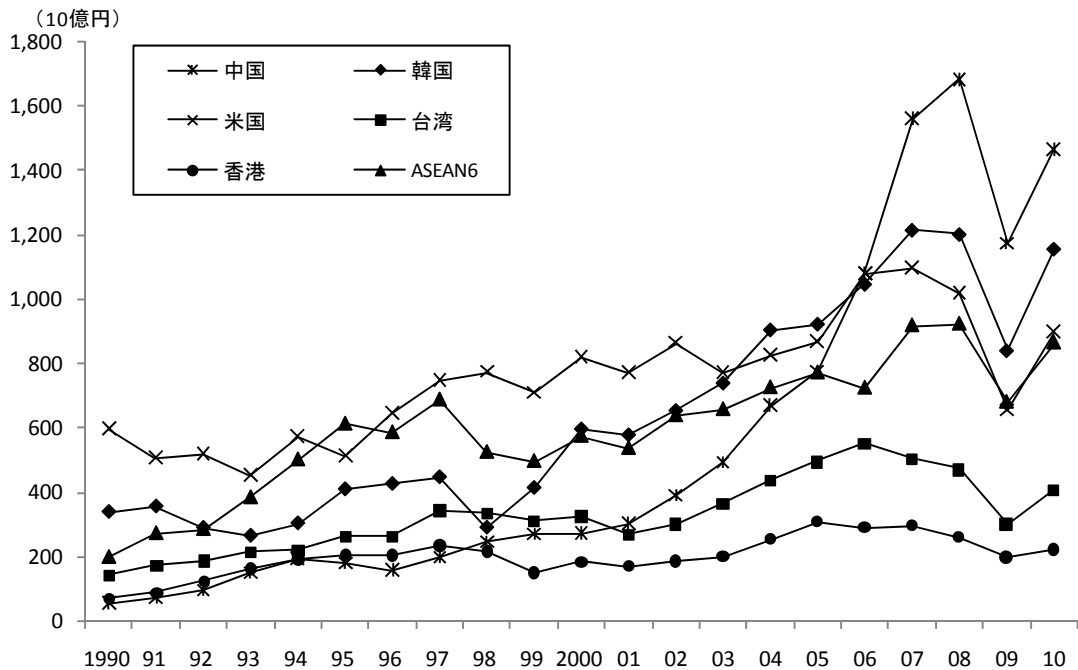
率は全国平均よりも低く、1990年から2010年にかけて傾向的に低下している。

図3-4 九州の地域別輸出構成の変化



出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

図3-5 九州の主要国別輸出額の推移

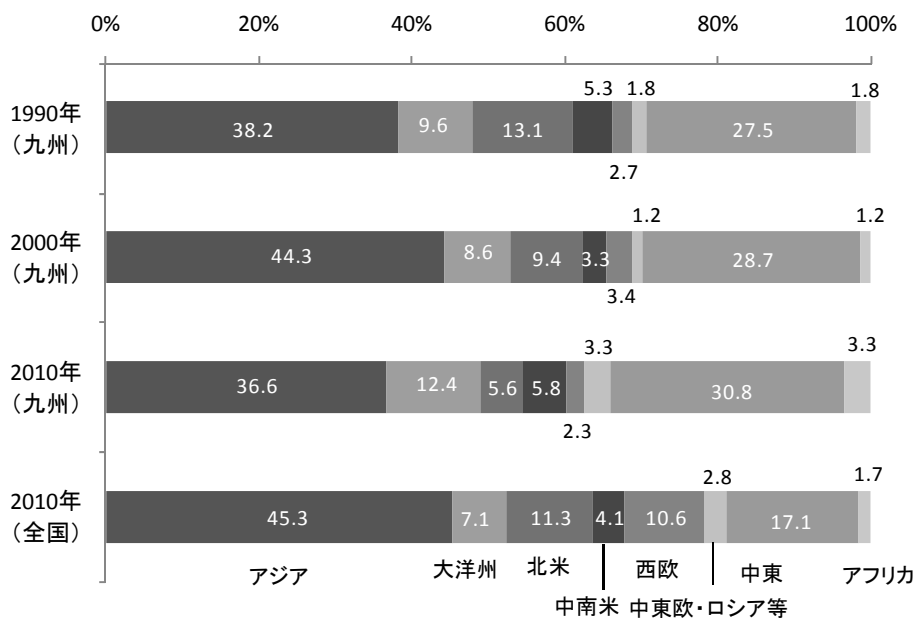


注) ASEAN6は、タイ、フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール、ベトナムの合計
出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

国別にみると、やはり中国との貿易の伸びが著しい(図3-5)。中国への輸出額は、1990年には550億円にすぎなかったが、2000年代に入ってから急速に増加し、2006年から九州最大の輸出相手国となり、輸出額も2008年には1兆6,842億円にまで増加した。また、韓国も、中国ほどではないが、同じように2000年代から急速な増加をみせ、2008年の輸出額は1兆2,023億円となり、九州にとっては中国に次ぎ第2位の輸出相手国となっている。一方、米国は、自動車輸出があるため、2000年前後まで九州にとって最大の輸出先であったが、その後は中国や韓国ほどの勢いがみられなくなり、2007年以降九州にとって第3位の輸出先にとどまっている。このほか、ASEAN主要国、台湾、香港向けの輸出も安定的に推移しているが、輸出の伸びはそれほど高くない。

なお、リーマン・ショック後、2009年には主要輸出国への輸出額は大幅な落ち込みをみせたが、2010年には回復に向かっている。

図3-6 九州の地域別輸入構成の変化



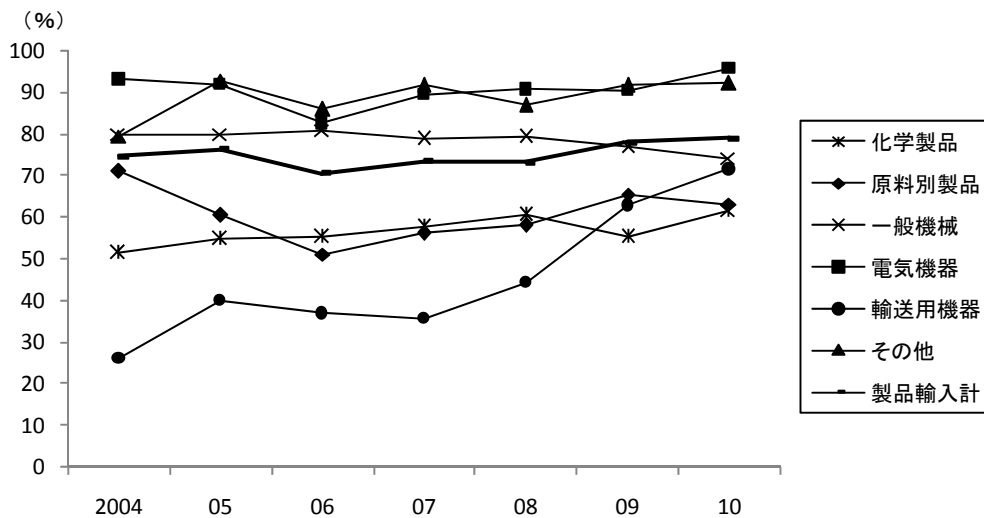
出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

一方、輸入については、原油及び粗油など鉱物性燃料の輸入があるため、中東からの輸入の割合が高い(図3-6)。オーストラリアを含む大洋州も、鉄鉱石などの資源輸入があるため、資源価格の高騰で輸入割合を高めている。アジアからの輸入比率は、原粗油価格や資源価格高騰の影響がみられなかった1990年から2000年にかけては着実に比率を高めていたが、2010年には中東や大洋州の割合が高まることによって、37%にまで低下する

ことになった。

ただ、アジア比率の低下は、資源価格の高騰という名目上の現象であり、鉱物性燃料、原料品などを含まない製品輸入では、アジアからの輸入比率は高い。図 3-7 は製品輸入におけるアジア比率をみたものだが、2000 年代後半も 70% 台後半という高い水準を維持している。とりわけ電気機器、雑貨などのその他製品、一般機械において、アジアからの輸入比率が高い。

図 3-7 九州の製品輸入におけるアジア比率の推移

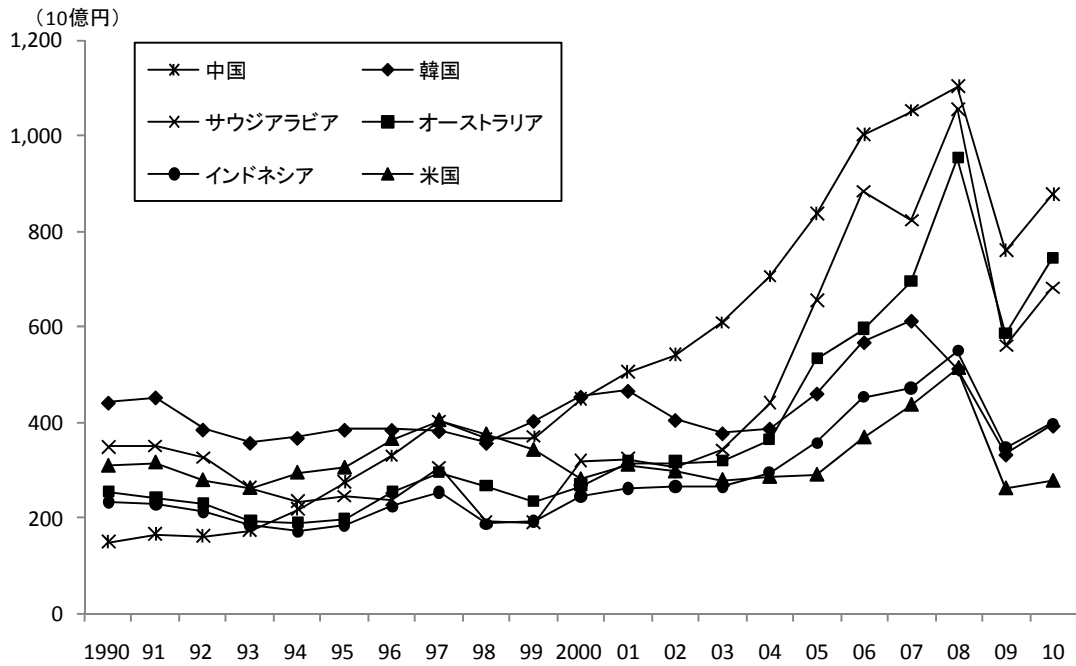


注) 製品輸入額として、化学製品、原料別製品、一般機械、電気機器、輸送用機器、その他を計上。
出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

国別にみても、サウジアラビアやオーストラリアからの輸入額の増加が著しいにもかかわらず、中国は製品輸入の増加によって、こうした資源国を上回る輸入を続け、2001 年から九州最大の輸入先としての地位を維持している (図 3-8)。また、韓国も製品輸入の相手先として、九州にとって重要なパートナーとなっている。特に、1990 年代前半は九州最大の輸入先であったこともある。しかし、2000 年以降は、重要な輸入先であることには変わりはないものの、輸入額自体は横ばいで推移している。

このほか、インドネシアや米国も 2000 年代後半から輸出が伸びているが、インドネシアは天然ガス、米国はとうもろこしなどの穀物価格の高騰によるものである。

図 3-8 九州の主要貿易相手国別輸入額の推移



注) 主な原油輸入国として、サウジアラビア以外に、アラブ首長国連邦、クウェート、イラン、オマーン、カタールなどがある。

出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

4. 地場企業の貿易の特徴

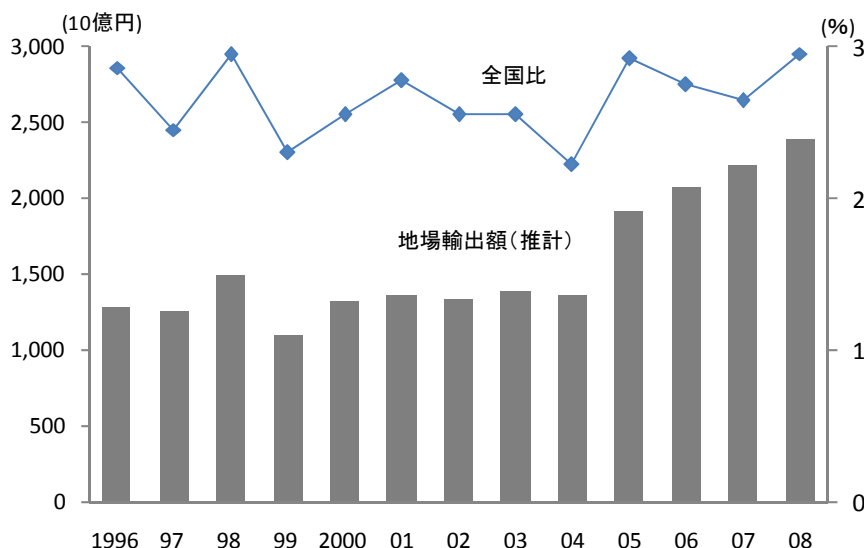
九州の貿易は、2000年代に入って、中国、韓国などの近隣アジア諸国との貿易が拡大することにより、めざましい発展をみせた。しかし、前述の通り、輸出に大きく寄与しているのは、九州に立地する大企業の拠点工場である。九州に本社をもつ地場企業の貿易が九州の貿易全体に占める割合はまだ小さいといわざるをえない。

図 3-9 は、消費税の還付処理額から、九州の地場企業の輸出額を推計したものである⁶⁾。大企業の拠点工場の輸出を含む通関輸出額は前掲図 3-1 をみてもわかるように、順調に拡大し、2007年の輸出額は約 8 兆円に達し、全国比も 10%にまで高まっている。しかし、地場企業の輸出額の推移をみると、2005年から増加しているが、それまではむしろ横ばいが続いている。しかも地場企業の輸出額は 2 兆円を若干上回る程度にとどまり、九州の通関輸出額の約 3 割程度しか地場企業が担っていないことになる。全国比も、地場企業の輸

6) 九州の地場企業の貿易額を正確に把握することは不可能だが、消費税の法人への還付処理額からある程度の推計が可能である。消費税の還付は、消費税の二重課税を避けるため、国内での原材料の仕入れにかかる消費税を還付するものであり、ほぼ輸出戻し税とみなすことができる。還付を受けるのは、通常本社なので、九州の拠点工場は還付を受け取らない。したがって、消費税の還付額の九州の全国比を全国の輸出額に掛け合わせれば、おおよそ九州の地場企業の輸出額が算出できる(片山 2009: p.19)。

出額は2%台で推移しており、全国比が高まる傾向はみられない。

図 3-9 九州の地場輸出額(推計値)の推移



注) 地場輸出額=全国の通関輸出額×消費税還付額(輸出戻し税)の九州の全国比(出所) 財務省『貿易統計』、国税庁『統計情報』より作成。

ふくおかフィナンシャルグループと九州経済調査協会が2008年に九州企業に対して実施したアンケート調査によっても、九州の地場企業の貿易活動の実態が把握できる⁷⁾。

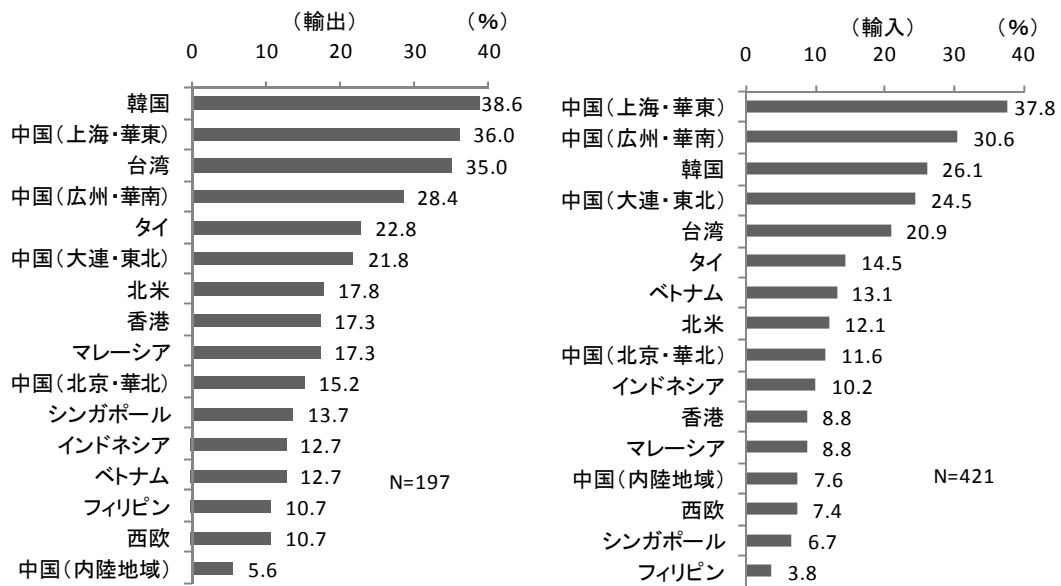
アンケートの対象となった九州企業は、何らかのかたちで貿易活動に関わっていると考えられるが、回答企業の属性をみる限り、売上高10億未満の企業が全体の約65%を占めており、その大半は中小企業だとみられる。また、海外事業の内容としては、輸入を行っている企業が約74%を占め最も多い。それに対し輸出を行っている企業は約35%を占めるにすぎない。つまり、九州の地場の貿易関係企業は、輸入を主体とした中小商社が主流であるとみてよいだろう。

取扱品目をみると、輸出品目では、農水産物、一般機械、自動車・自動車部品・その他輸送機器、飲食料品・加工食品の順に多く、輸入品目では、農水産物、木材・木製品・家具・建材・紙・パルプ、繊維・織物・アパレル、プラスチック製品・ゴム製品の順に多い。通関額の品目別構成と比べると、大きな差違が認められ、九州の地場企業は、食品や雑貨などの中小企業性の製品の取扱が中心になっている。したがって、これら取扱品目を積み上げた地場企業の貿易総額は小さくならざるをえないことも容易に推測できる。

7) ふくおかフィナンシャルグループと九州経済調査協会が2008年2月から3月にかけて実施した「九州企業の海外事業に関するアンケート調査」(ふくおかフィナンシャルグループ・九州経済調査協会2009)。日本貿易関係手続き簡易化協会(JASTPRO)の日本輸出入者標準コードに掲載されている九州7県の企業など2,929社が対象。回収数は579通、回収率は19.8%。

一方、海外事業の対象国・地域としては、中国、韓国が最も重要な相手国となっている（図3-10）。この点に関しては、通関ベースの九州の取引先と類似した特徴をもっている。輸出先で最も重視されている国は韓国であるが、中国（上海・華東）、中国（広州・華南）、中国（大連・東北）がそれぞれ2位、4位、6位と上位にランクされている。台湾も3番目に重視されており、九州企業にとって重要な輸出先となっている。輸入については、中国（上海・華東）、中国（広州・華南）、中国（大連・東北）がそれぞれ1位、2位、4位にランクされ、輸入における中国の重要性が伺われる。韓国、台湾も、それぞれ3位、5位と上位にランクされている。輸出入ともに、5位までほぼ中国、韓国、台湾が重要な相手先となっていることから、九州の企業と北東アジアとの関係の深さを知ることができる。一方、北米の位置づけは、東南アジア諸国や中国（北京・華北）と同程度であり、西欧はさらに低い位置づけでしかない。九州の企業にとって欧米との貿易関係は一部の企業に限られているといえよう。

図3-10 九州企業にとって重要な対象国・地域

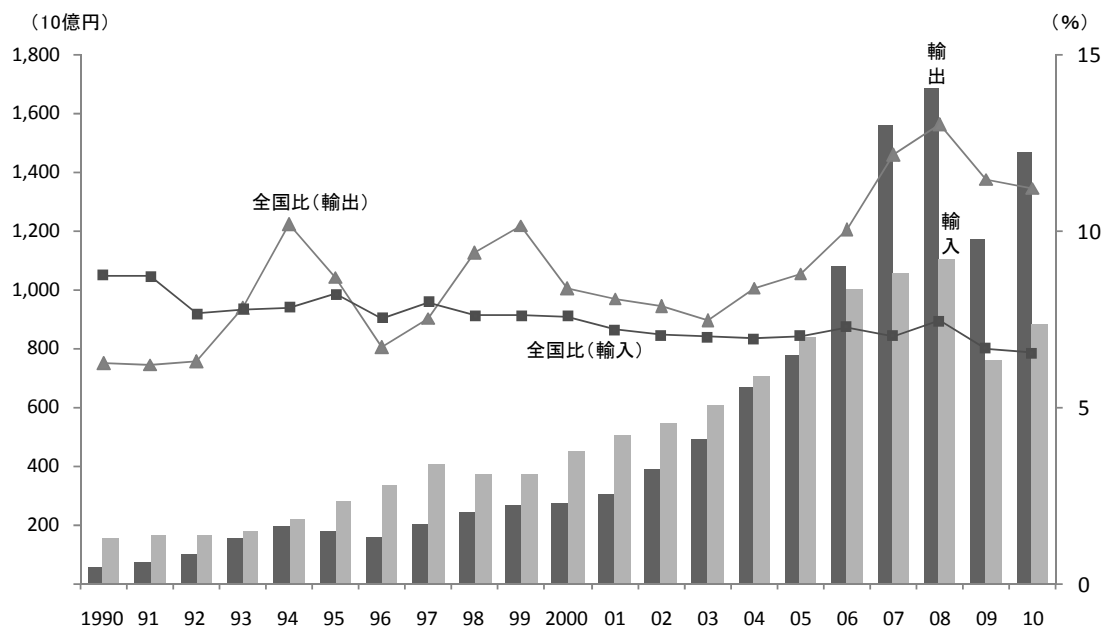


第2節 九州の対中国貿易

1. 対中国貿易の推移

今や九州の最大の貿易パートナーとなっている中国との貿易は、本格化するまで長い助走期間が必要であった。九州の対中国貿易は、1990年代から増加傾向にあったものの、90年代半ばの急激な円高や98年のアジア経済危機などの影響を受けて、1990年代は輸出も輸入も一進一退を続けながら推移した（図3-11）。貿易額の規模をみても、2,000億円台に達するのは、輸入が1994年、輸出は1998年からである。九州の貿易相手国としても、輸出先では、米国や韓国向けの輸出額には遠く及ばず、台湾や香港よりも少なかった。輸入先では、中東を比較対象からはずしたとしても、90年代前半は米国や韓国の後塵を押し、90年代末になって米国、韓国並みの輸入額にようやく達するレベルであった。1990年代の対中国貿易は、他の国との貿易と比較して大きな存在感をもつことはなかった。中国は1992年の鄧小平の南巡講話から改革開放が加速度的に進展し、外資の対中投資ブームを引き起こしたが、貿易は投資ほどには大きな影響を受けなかったともいえよう。

図3-11 九州と中国の貿易額の推移



出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版、財務省『貿易統計』より作成。

九州の対中国貿易の全国比をみても、1990年代は輸出入ともにほとんど10%の水準以下である（図3-11）。九州は地理的に中国に近いことから中国との貿易に優位性を発揮で

きそうにみえるが、90年代の九州の対中国貿易をみる限り、大きな比重を占める訳でもなく、全国の伸びを上回る伸びを示しているともいえない。福岡経済圏（下関港、門司港、戸畑港、苅田港、博多港、福岡港を対象）とアジア諸国との貿易を分析した吉田も、「中国・香港に関しては、福岡経済圏は特に顕著な優位性を持っていることは確認できない」⁸⁾と述べている。

しかし、2000年代に入ると、九州にとって中国の存在感が急速に高まってくる。まず2000年代前半（2000～2005年）において輸入の伸びが大きい。九州の中国からの輸入額は2001年の約5,060億円から2005年には8,386億円まで増加し、2006年には1兆円台に達した。日本の景気拡大にあわせて、衣類、雑貨、食品など労働集約的な消費財を中心に中国からの輸入が急速に拡大したためである。「中国脅威論」が出てくるのもこの頃であるが、実際には日本の市場と中国の生産拠点との間で相互依存関係が深化していったことを伺わせる⁹⁾。

2000年代前半は、全国的にも日中貿易の拡大はめざましく、日本の中国からの輸入も急速に拡大した。したがって、九州の中国からの輸入の全国比は、増えることはなく、横ばいで推移した。しかし、中国からの輸入の拡大に伴い、中国とのコンテナ航路の拡充や2003年の上海スーパーエクスプレスの就航など、中国に近いという九州の地理的な特性を活かした動きもみられた¹⁰⁾。

2000年代の対中国貿易のもう1つの特徴は、2000年代後半に輸出が輸入を上回る大きな伸びをみせたことである。九州の対中国貿易において、2000年代初頭まで輸出額は輸入額を大きく下回っていた。しかし、2004年、2005年において輸出額は輸入額とほぼ肩を並べるほどの規模になり、2006年にはついに1兆円の大台に乗り、輸出額は輸入額を上回った。2007年からはさらに輸出は勢いを増し、2008年には1兆6,800億円にまで達した。日中貿易は輸入が輸出を上回る入超で推移しているため、2000年代後半の輸出が輸入を上回る出超構造は九州に特徴的である。

九州の輸出入の全国比をみると、輸入は1990年代とほぼ変わらず7%台で推移しているが、輸出は輸出額の増大とともに全国比を高めていき、2008年には13%にまで高まった。日本の対中輸出も2000年代は急速に増加したが、九州はそれを上回るペースで対中国輸出を増加させたことを意味する。

8) 吉田 (2007)、p.138。

9) 関 (2005)、pp.9-10。

10) 上海スーパーエクスプレスは、福岡～上海間約930kmを28時間で結ぶ。上海スーパーエクスプレスはRORO船であり、コンテナ船よりも速く貨物を運ぶことができ、飛行機よりも輸送コストが安いという特徴を備える。主な輸入品は精密機器、電機、自動車部品、アパレル、生活雑貨など、主な輸出品は電機、自動車部品などである。

九州の対中国輸出が急速に拡大した理由は2つある。1つは、中国の高度成長に伴う「中国特需」である。これはわが国の対中国輸出拡大と同じ理由である。中国は2001年にWTOに加盟するが、2000年から2008年にかけて、経済成長率は8%~14%台という高度成長を実現した。そのけん引役となったのは、「世界の工場」としての工業生産の拡大である。中国の工業生産の拡大によって、中国国内では調達できない鉄鋼や化学製品などの素材や部材、半導体などの電子部品の輸出、あるいは中国国内市場向けの消費財が日本から中国向けに増大しているのである。九州では、北九州市や大分市の製鉄所や山口県や北九州市の化学産業などが、このような「中国特需」の恩恵を受けたとみられる。

もう1つは、九州にしかみられない特殊要因である。愛知県と福岡県のトヨタ自動車の工場で生産される「レクサス」の中国向け輸出基地が博多港に設置され、2006年から中国向け輸出を開始したためである。当初、2万台の輸出計画であったが、中国市場での販売が好調だったため、2007年には5.4万台、2008年には6.6万台と急増し、2010年には7.3万台が中国に輸出された。博多港の中国向けの自動車の輸出額は、2007年で944億円であったが、2010年には2,237億円に達した。2010年の自動車の輸出額は2009年から2010年にかけての九州の中国向け輸出の増加額に匹敵するものだったと説明することができよう。

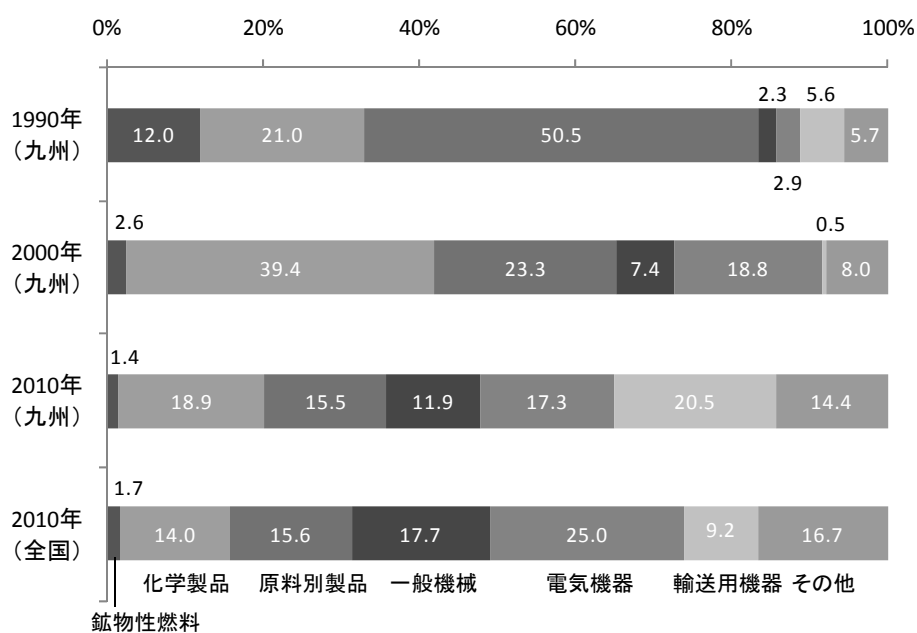
2. 品目別にみた対中国貿易の特徴

九州の対中国輸出の変化を大分類の品目ごとにみると、図3-12のようになる。1990年においては、鉄鋼を中心とした原料別製品が50%、化学製品が21%と素材系で全体の7割を占め、2000年においては化学製品39%、原料別製品が23%と素材系が全体の6割を占めていた。輸出の最大品目が、1990年は原料別製品（鉄鋼）、2000年は化学製品という違いはあったが、素材系の品目が中国向けの主要品目であることに変わりなかった。しかし、2000年頃からは半導体などを中心とする電気機器が新たな輸出品目として頭角を現し、着実にウェイトを高めている。そして2010年においては、前述の通り、2006年から開始した自動車の中国向け輸出が上乗せされることにより、輸送用機器が一気に大きなウェイトをもつことになった。この結果、2010年の輸出品目構成をみると、素材系（鉱物性燃料、化学製品、原料別製品の計）が36%、加工組立系（一般機械、電気機器、輸送用機器の計）が50%と特定の品目に偏らない構成をもつようになった。

中国政府は、改革開放の当初、繊維産業など労働集約的な産業や、インフラ建設や産業機械などの基盤的な産業に産業育成の重点を置いていた。しかし、それから徐々にパソコ

ン、デジタルカメラ、携帯電話、自動車などの技術集約的な産業を育成するようになった。その結果、それを反映して、素材系の品目と加工組立系の品目の輸出が同時進行する輸出構造が形成されてきたと考えられる。全国の構成をみても、ほぼ九州と変わらないため、日本と中国の分業関係そのものが、素材系から加工組立系まで幅広い品目を取引する関係に発展しているとみられる。そのなかで、九州が対中国輸出でウェイトが低い品目は一般機械である。中国は日本製の一般機械を必要としているにもかかわらず、九州は一般機械の産業集積が低いため、それに応えることができないでいるといえよう。

図 3-12 九州と中国の品目別輸出構成の変化



注) その他には、食料品と原料品を含む。
出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

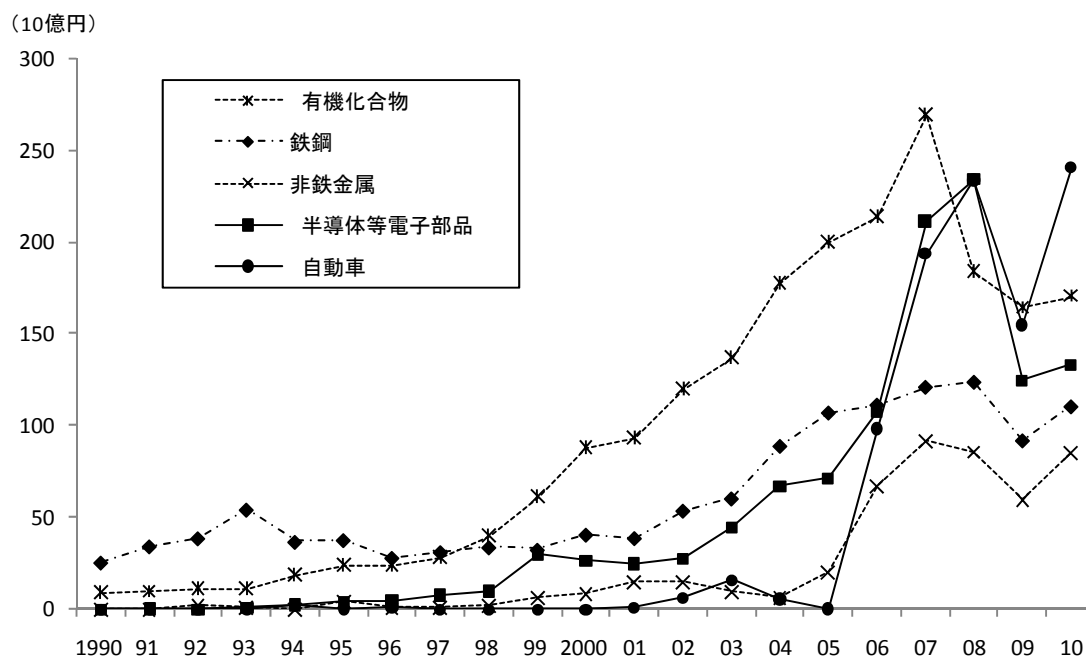
九州の対中国輸出の品目ごとの変化をより詳細にみるために、主要 5 品目を取り上げて、その推移をみたのが図 3-13 である。1990 年代末から世界同時不況がおきる直前の 2007 年まで九州の最大の輸出品目であったのは有機化合物である。2000 年代に入ってから、急速な勢いで増加している。中国の石油化学工業の発展に伴い、さまざまな合成樹脂や各種資材用の原料品として輸出されたとみられる¹¹⁾。鉄鋼も 1990 年代前半は九州最大の中国向け輸出品目であった。90 年代末から 2000 年代初頭までは横ばいで推移するが、2004 年以降、着実な増加をみせている。中国の自動車産業の発展に伴い需要が拡大しているためとみられる。有機化合物や鉄鋼といった素材系の品目に対し、2006 年から急速に輸出を

11) 門司税関 (2007a)、p.3。

増加させたのが半導体等電子部品と銅及び同合金を中心とする非鉄金属である。いずれも電気機器に使用される部品や部材であり、中国のエレクトロニクス産業の成長を反映したものである。2008年には半導体等電子部品が、有機化合物や自動車をおさえて最大の中国向け輸出品目となっている。自動車については、2005年まで取るに足らない輸出実績であったが、2006年に前述のような自動車輸出が開始した後は、一気に輸出額を拡大した。2010年にはついに九州最大の中国向け輸出品目となっている。

以上は、主要な輸出品目として5品目の推移をみただけであるが、いずれも成長した時期や成長率に差はあっても大幅に増加していることには変わりない。ここでとりあげなかった品目をみても、ほとんどが中国向け輸出を増やしている。それだけ中国に旺盛な需要が存在していることを示している。

図 3-13 九州の中国向け主要輸出品目の輸出額の推移



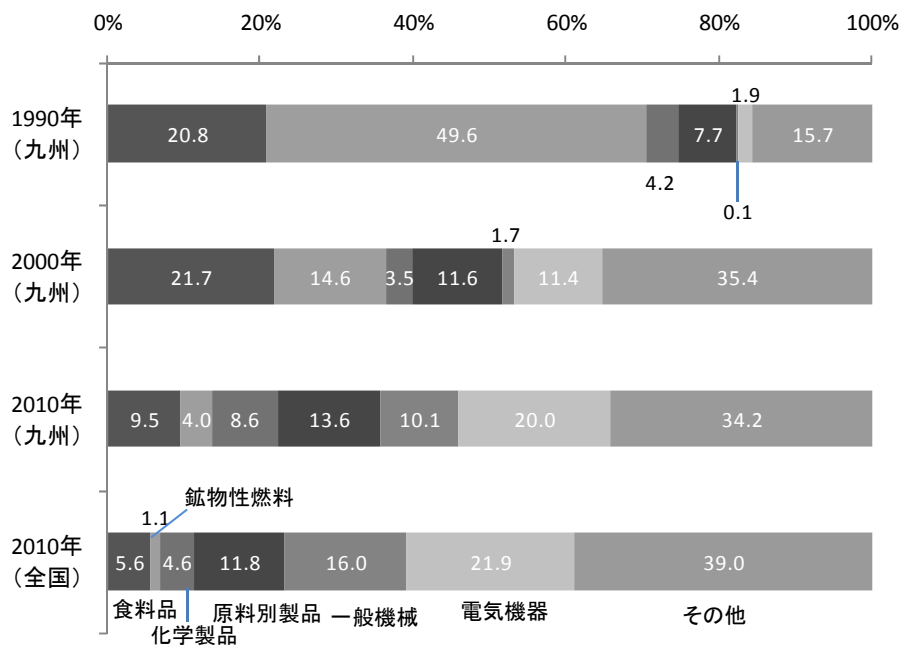
出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

次に、九州の対中国輸入の変化を大分類の品目でみると、次のような特徴がみられる(図3-14)。まず構成比を1990年から2010年にかけて大きく低下させたのは鉱物性燃料である。1990年にはほぼ5割だった構成比は、2010年には4%にまで低下した。その主な原因は原油及び粗油の輸入の大幅な減少である。中国の石油資源の枯渇や旺盛な国内需要によって輸出余力がなくなったためである。鉱物性燃料のなかでもう一つの主力輸入品である石炭は、原油及び粗油とは異なり、2000年代に入っても輸入を増やしている。もう1つ構成比を低下させた品目は食料品である。食料品の内訳として魚介類及び同製品や果実

及び野菜は、大きな伸びはみせなくても日本国内の需要にあわせて着実に増加しているが、穀物及び同調整品が大きく減少したために、食料品の構成比を低下させることになった。飼料用とうもろこしなどの穀物及び同調整品は、中国自身が輸入国になったことから、国外に輸出する余力がなくなっている。その一方、構成比を高めているのは、衣類及び同付属品や家具が含まれるその他である。労働コストの差を活かした高い競争力を依然維持しつつ輸入を増加させている。また電気機器、一般機械、鉄鋼や金属製品が含まれる原料別製品、化学製品も構成比を高めている。なかでも一般機械や電気機器は、1990年時点ではそれぞれ0.1%、1.9%の比率でしかなかったのが、2010年では10.1%、20%と大幅に増加した。また、電気機器、一般機械、原料別製品、化学製品の4業種をあわせると2010年時点で全体の52.3%を占めるまでになった。

九州と中国の分業関係は、中国から一次産品や資源を輸入し、日本から工業製品を輸出する垂直型から、中国から工業製品も輸入する水平型へと移行しているといえよう。ただ、工業製品だけを相互に輸出入するというのではなく、中国からは依然として一次産品や資源も輸入し、工業製品も重化学工業や機械工業だけでなく、繊維産業などの軽工業の製品も輸入するので、垂直型と水平型が組み合わさった貿易構造を形成しているとみることができる。

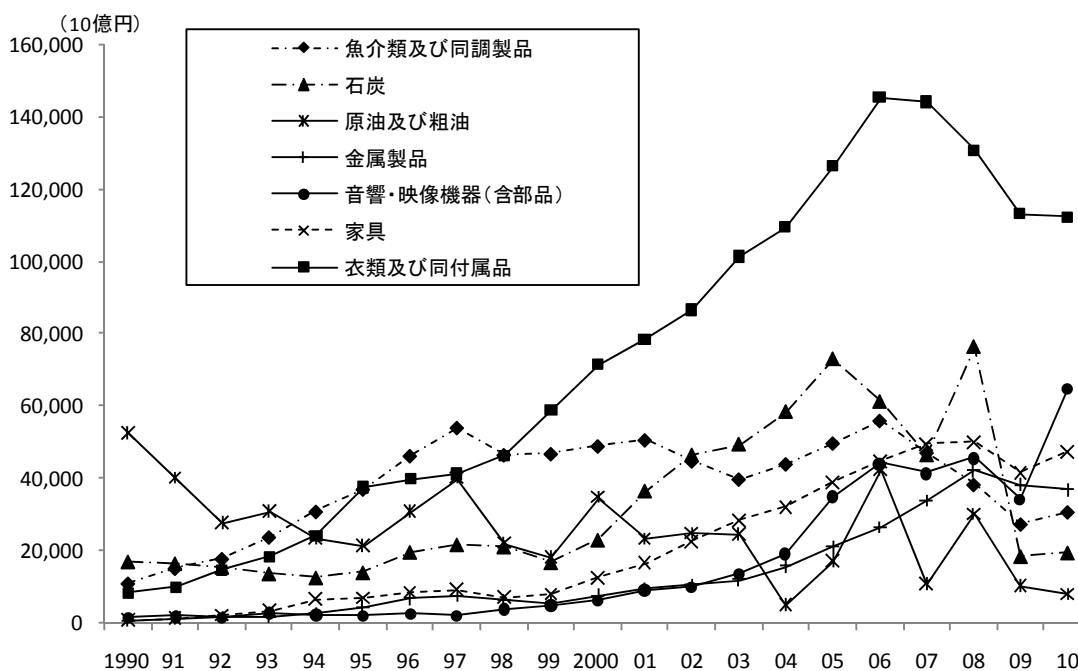
図3-14 九州と中国の品目別輸入構成の変化



注) その他には、原料品と輸送用機器を含む。
出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

九州の対中国輸入品目のなかから、主要 5 品目を取り上げて、その推移をみると次のようになる（図 3-15）。中国からの輸入品目で最大の品目は衣類及び同付属品である。衣類及び同付属品は 2007 年に輸入が頭打ちになるまでは急速に輸入を増やしてきた。家具も衣類及び同付属品ほどではないが、2000 年以降順調に輸入を拡大してきた。こうした中国からの消費財の輸入は、九州で通関され九州の輸入額に計上されるが、九州に陸揚げされた後全国に配送される商品も多い。つまり、九州の衣類及び同付属品や家具の輸入増加は、日本国内の需要拡大を背景としているともいえる。魚介類及び同調整品も、衣類と並び中国からの代表的な輸入商品であり、90 年代には最大の輸入品目となったこともある。しかし、2000 年代に入ってからには横ばい傾向が続いている。日本の消費者が中国における食の安全性に不安を持ち始めたため、輸入業者も慎重にならざるをえないという事情が一因となっているのかもしれない。原油及び粗油や石炭といった資源は、中国の政策的な措置も影響し、不規則な推移をたどっているが、原油及び粗油はこれ以上輸入の拡大は見込みにくい。石炭は 2007 年に輸入を大幅に低下させたが、2000 年代に入ってから高水準の輸入を続けていた。

図 3-15 九州の中国からの主要輸入商品の輸入額の推移



出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

以上のような軽工業品、食品、資源は伝統的な中国からの輸入品であるが、2000 年代半ば以降、輸入を着実に伸ばす新たな輸入品目も現れている。音響・映像機器（含部品）や

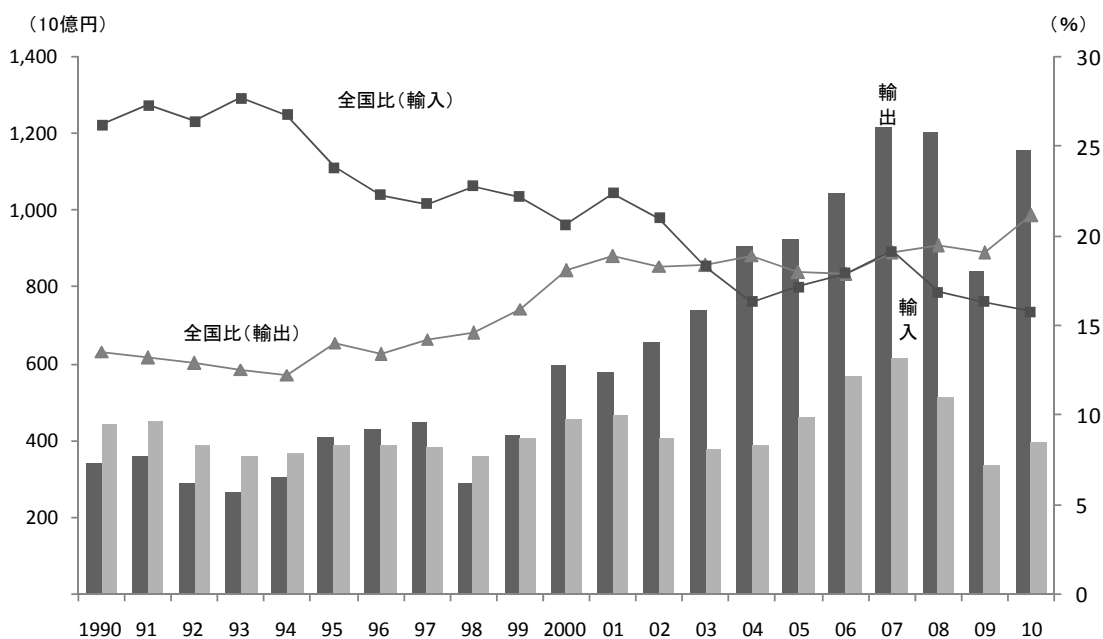
金属製品である。両品目は 2000 年代後半以降、魚介類及び同調整品や家具と肩を並べる輸入規模にまで増加している。音響・映像機器（含部品）や金属製品は精密な機械加工技術が求められるので、中国からの輸入といっても、中国のローカル企業が生産し輸出しているとは考えにくい。中国に投資した日系企業が中国で生産し、日本へ輸出する役割を担い、日中間の新たな分業関係を構築していると考えた方が自然であろう。九州はその輸入窓口を担っているといえる。

第3節 九州の対韓国貿易

1. 対韓国貿易の推移

九州にとって韓国との貿易は最も地理的優位性を発揮しやすいため、早くから韓国は九州の重要な貿易パートナーであった。1990 年代の九州の対韓国貿易をみると、輸出額が 2,000 億円台から 4,000 億円台の間で増減を繰り返し、輸入額も 3,000 億円台から 4,000 億円台で推移していた（図 3-16）。1990 年代を通じ、韓国は九州の貿易相手先として輸出額では米国と 1 位、2 位を争い、輸入額ではほぼ 1 位を維持していた。

図 3-16 九州と韓国の貿易額の推移



出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版、財務省『貿易統計』より作成。

また、九州の対韓国貿易の全国比をみると、輸入が 20%台、輸出も 10%を上回っており、九州が日韓貿易の重要な拠点としての役割を果たしていたことがわかる。特に 90 年代前半は九州の対韓国輸入の全国比は 25%を超えており、韓国から日本への輸入の 4 分の 1 以上が九州を経由していたということになる。九州で韓国からの輸入が多いのは、主に 1990 年代には魚介類を中心とした食料品の輸入が多かったからだと考えられるが、日韓貿易における九州の輸入の拠点性は際立っていた。日韓貿易において常に日本が韓国に対し大幅な貿易黒字を続けていることを考えると、1990 年代前半に輸入超過の貿易構造を続けていたことは、九州の地域特性であったといってもよい。

ところが、2000 年代に入ると、九州の対韓国貿易は様相を一変する。輸出の大幅な増加と輸入の横ばい現象である。輸入の推移を詳しくみると、2000 年代半ば頃から日本の景気の回復とともに徐々に増加はしているが、輸出の大幅な伸びに比べると勢いに欠けている。輸入が輸出を上回るという九州の対韓国貿易の地域特性はみられなくなり、わが国と同様、輸出が大幅に上回る構造に転換した。

また、全国比も大きく変化した。九州の対韓国輸入の全国比は 2000 年代に入って傾向的に低下し続け、90 年代前半の 25%を上回る水準から 2000 年代後半には 20%を切る水準にまで低下した。一方、輸出については、徐々にではあるが九州の全国比は安定的に増加している。90 年代前半に 13%前後だった全国比は、2010 年には 20%を超えるまでになった。つまり、九州の対韓国輸出は、全国を上回るペースで増加したといえるだろう。

2000 年代に入ってから九州の対韓国輸出がこのように大きく変化した背景には、次のような理由が考えられる。1 つは、日本製品を事実上、韓国市場から閉め出していた韓国の「輸入先多角化制度」が 1999 年に 20 年ぶりに完全撤廃されたことである。このことによって、日本の乗用車や家電製品などの韓国への輸出が加速され、下関を含む九州が対韓国向け輸出の拠点としての地位を高めることになった。特に、自動車は韓国までフェリーで運搬するため、関釜フェリーが重要な役割を担う。下関から韓国への自動車輸出台数は、2001 年の 509 台から 2007 年には 7,693 台にまで増加した。自動車は輸出台数が少なくても、1 台当たりの金額が大きいため、輸出増加への寄与は大きい。また、輸出増加のもう 1 つの理由として、韓国が比較的高い経済成長を続けたことと、韓国の輸出産業が高度化に成功したことも挙げることができる。リーマン・ショック以前の韓国の 2000 年代の経済成長率をみると、4%から 8%台で推移しており、比較的高い経済成長を遂げている。また韓国の経済成長をけん引したのはサムスン電子や LG 電子等の電子産業や現代自動車などの自動車産業である。2000 年代から韓国の半導体産業は日本の半導体産業を上回る競争力を発揮し、韓国の自動車産業も海外市場を積極的に開拓していった。しかし、韓国は製

造装置や部材の産業集積が弱い。韓国が輸出を拡大すればするほど日本から製造装置や部材などの輸出が拡大することになった。九州には半導体製造装置メーカーの拠点工場や鉄鋼、化学などの素材産業が集積しているため、韓国の経済成長に伴う需要拡大が九州の工場の韓国向け輸出を増大させる直接的な波及効果があったと考えられる。

一方、輸入が伸びない背景には、輸入先が韓国から中国などにシフトしている取引上の要因と釜山港と日本各地の地方港湾との間でコンテナ航路が次々と開設されているという物流上の要因が指摘できる。前者については、1990年代に日韓貿易で大きなウェイトを占めていた魚介類などの食品と繊維製品や雑貨などは、2000年代に入ってから、韓国から中国へ輸入がシフトした。九州は特に魚介類などの食品のウェイトが高かったため、全国平均以上に韓国からの輸入が伸び悩んだといえる。後者については、国内陸送コストが高いという理由から、九州の港や日本の主要港湾に陸揚げしてから輸送するのではなく、消費地に一番近い港に陸揚げしてから輸送することで、国内の陸送距離をできるだけ短縮するために、釜山港と日本各地の港湾の間にコンテナ航路が開設されてきた。しかし、その結果、時間よりコストを重視する韓国からの輸入貨物は、九州を経由する必要性は低くなり、九州の対韓国輸入を直接減らす要因となっている。九州は対韓国貿易については日本の拠点だと位置づけられていたが、日韓物流ルートの変化によって、その地位に変化がみられ始めている。

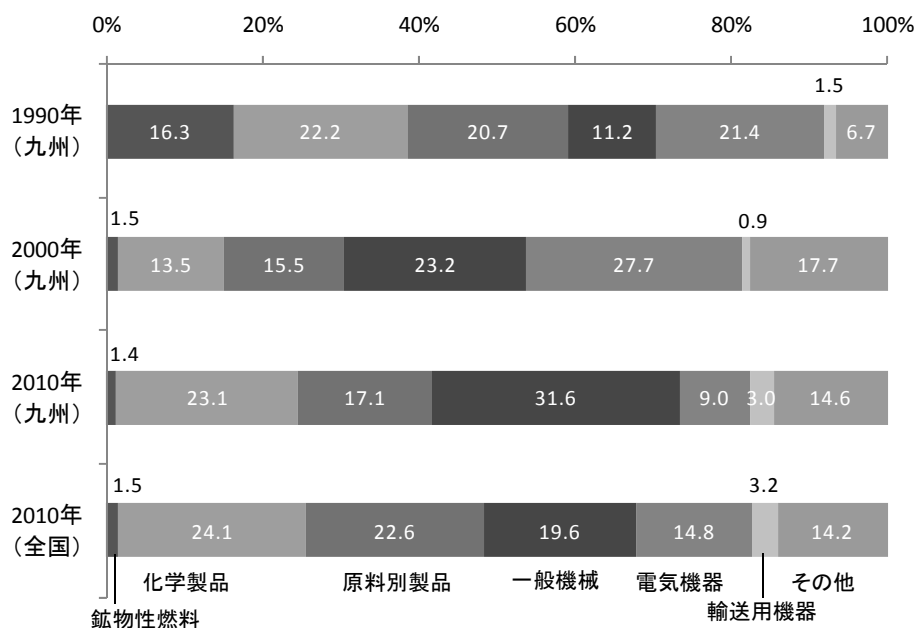
2. 品目別にみた対韓国貿易の特徴

九州の対韓国輸出の変化を大分類の品目ごとにみると、次のような特徴が指摘できる(図3-17)。九州の対韓国貿易の主要な輸出品目は、化学製品、鉄鋼などの原料別製品、一般機械、電気機器であるが、そのなかで着実に構成比を高めているのは一般機械である。一般機械は、韓国の設備投資の動向により変動も大きいだが、1990年の11.2%から2010年には31.6%にまで構成比を着実に高めた。一般機械のなかで輸出額が大きな品目としては、半導体製造装置、ポンプ及び遠心分離器、原動機、金属加工機などがあるが、九州で生産され九州から輸出されている代表的な品目は半導体製造装置である。また、化学製品と鉄鋼を中心とした原料別製品は、1990年から2000年にかけて構成比を低下させたが、2000年から2010年にかけては構成比が上昇している。鉄鋼業や化学産業などの分野では日韓が激しい競争を行っているが、輸出の比率が高まっていることは、九州の素材産業が復活し、高付加価値製品の分野で競争力をつけてきたことを示しているとみられる。一方、半導体等電子部品を中心とした電気機器は、2000年には最も大きな比率を占めていたが、そ

れ以降は伸び悩んだため、全体に占める比率は大幅に低下した。

このほか九州の対韓国主要輸出 4 品目以外で大きな変化を示したのは、鉱物性燃料である。鉱物性燃料のほとんどは石油製品である。1990 年の 16.3%の比率であったが、輸出が激減したため、2000 年代には 1~2%の比率にまで低下した。

図 3-17 九州と韓国の品目別輸出構成の変化

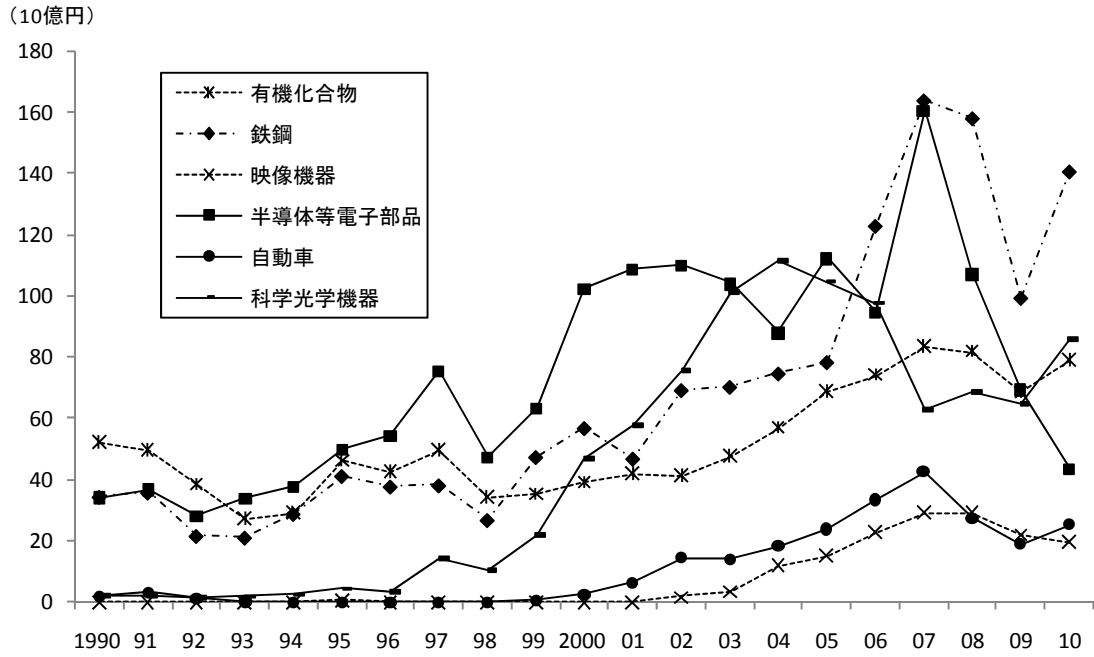


注) その他には、食料品と原料品を含む。

出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

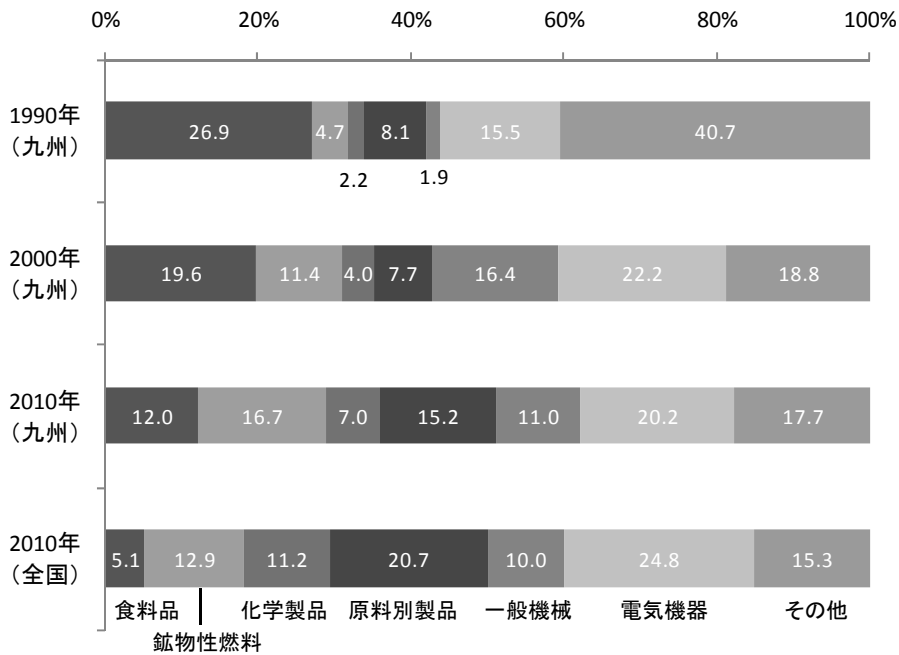
九州の対韓国輸出をより詳細にみるために、九州の主要輸出商品として 6 品目をとりあげ、それぞれの輸出額の変化をみると、図 3-18 のようになる。半導体等電子部品、鉄鋼、有機化合物は 90 年代を通じてほぼ同じ規模の輸出商品であった。しかし、2000 年代に入ると 3 品目とも異なる推移をたどる。まず半導体等電子部品が 2000 年代に入ってから大きく輸出額を伸ばすが、2007 年にピークに達した後、急速に輸出額を低下させた。それに対し、鉄鋼は 2000 年代半ばから輸出を大きく伸ばし、有機化合物も 2000 年代を通じて、半導体等電子部品や鉄鋼ほど急速な増加はみられなかったものの安定した伸びをみせた。また科学光学機器は 2000 年代半ばにピークを迎えた後、それ以降は減少傾向にある。その一方、金額的にはまだ小さいものの着実に増加傾向をたどっているのが自動車と映像機器である。九州の対韓国輸出の新たな主力商品として徐々に存在感を増しているともいえる。

図 3-18 九州の韓国向け主要輸出商品の輸出額の推移



出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

図 3-19 九州と韓国の品目別輸入構成の変化



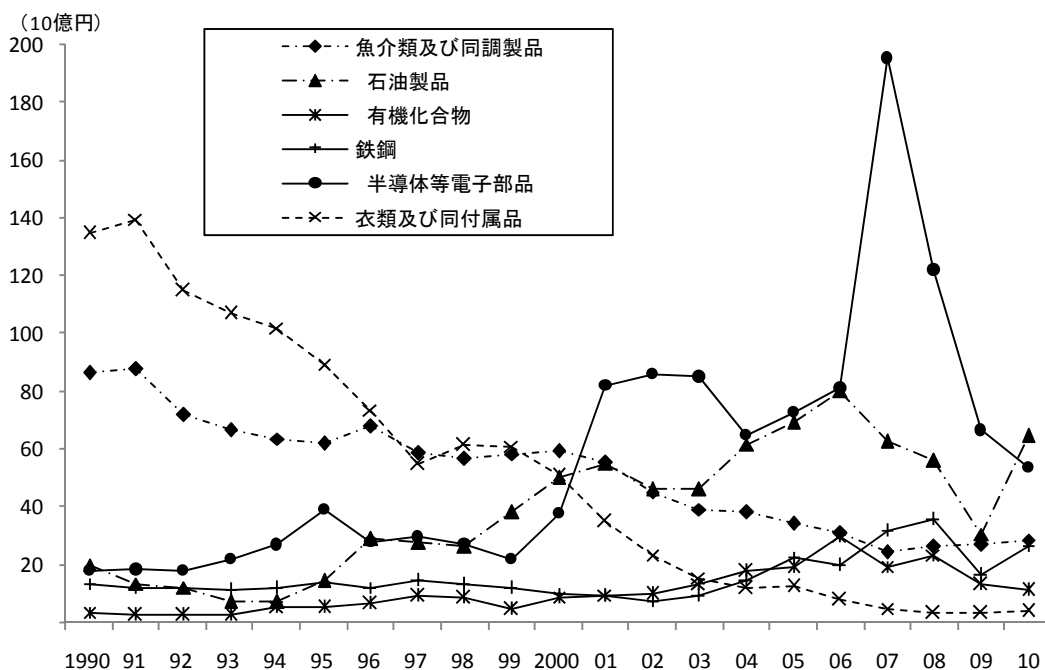
注) その他には、原料品と輸送用機器を含む。

出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

九州の対韓国輸入も、同様に、大分類の品目で変化をたどると、次のように特徴がみられる (図 3-19)。1990 年と 2010 年を比べ、まず指摘できるのは、輸入品目が多様化して

いることである。1990年には食料品とその他が圧倒的な比率を占めていたが、2010年時点では電気機器が20%を超えている以外は、7~18%の比率を占め、偏りがあまりみられない。1990年から2010年にかけて、比率を高めた品目と低下させた品目も明確である。比率を低下させた品目は魚介類を中心とした食料品と衣類及び同付属品を中心としたその他である。この2品目が比率を低下させた分、電気機器、一般機械、鉄鋼などの原料別製品、化学製品、石油製品を中心とした鉱物性燃料の比率が上昇したといえる。九州の主要輸出品目である化学製品、鉄鋼などの原料別製品、一般機械、電気機器が、輸入においても大きな比率を占めていることから、九州と韓国の間では産業内貿易とみられる関係が強まっているともいえよう。

図3-20 九州の韓国からの主要輸入商品の輸入額の推移



出所) 門司税関『九州経済圏の貿易』各年版より作成。

九州の対韓国輸入を主要輸入商品ごとにみると、図3-20のようになる。1990年代において衣類及び同付属品と魚介類及び同調整品は、九州が韓国から輸入する主力商品であったが、一貫して低下し続けている。特に、衣類及び同付属品は、2010年の輸入額は1990年対比で96.9%減という激減である。服部によれば、「日本のアジアからの繊維製品輸入は対韓輸入が先導した。その状態は80年代前半まで続くが、その時期には中国が台湾や香港の対日輸出を凌駕して韓国を急追してきていた。80年代終わりまで韓中からの輸入は伯仲していた。しかし、90年代に入ると対中輸入が対韓輸入を一挙に抜き去った。対中繊

維機械輸出が 1990 年代に入って急増したのは対中輸入の急増と関係していることは明らか」と指摘するが、その傾向は、2000 年代に入ってもとどまるところを知らず、韓国からの繊維製品輸入は中国に取って代わられたということになる¹²⁾。一方、韓国からの輸入が増加した商品は、半導体等電子部品と石油製品である。半導体等電子部品は 2007 年の突出した輸入額（1,955 億円）を考慮に入れなくても、800 億円から 1,000 億円の水準にまで達しており、九州から韓国への半導体等電子部品の輸出額に匹敵する規模になっている。また石油製品は 500 億円から 800 億円の水準まで輸入を拡大しており、九州の韓国への石油製品の輸出額を大きく上回っている。ともに韓国の半導体産業と石油化学産業の競争力の向上を裏付けているといえる。鉄鋼と有機化合物も 2000 年代半ばから徐々に九州の輸入は同じような規模で同じような推移で増加しているが、輸入規模自体は 200 億円～300 億円の水準であり、図 3-18 に示したような 1,500 億円を超える九州から韓国への鉄鋼輸出や 800 億円を超える有機化合物の輸出規模にはまだ達していない。

以上、九州と韓国の貿易を品目別にみてきたが、輸出と輸入で相互に浸透する品目が増えており、産业内貿易の関係が強まっているのは間違いない。ただ、詳しくみると、九州から一方的な輸出がみられる自動車や映像機器があること、一般機械や鉄鋼、化学製品など九州から韓国への輸出が輸入を大きく上回る品目があることなどから、九州の輸出が韓国からの輸入を上回る構造的な特質が強まる傾向にあるとみられる。

第4節 小括

本章では、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携を貿易の面から分析した。約 20 年間に及ぶ貿易統計の分析に加え、アンケート調査や独自推計によって地場企業の貿易実態も明らかにした。

九州の貿易は、戦後、アジアに近いという地理的な優位性を失い、日本の貿易に占めるウェイトは向上しなかったが、1990 年代以降、近隣アジア諸国との貿易が活発になり、九州の貿易は発展する。しかも、素材産業中心の重厚長大型の輸出構造に、自動車や半導体加わり、バランスのとれた輸出構造になった。九州にとって戦後において今ほど地理的な優位性を発揮できる時期はないといえる。しかし、輸出企業を中心は大企業の拠点工場であり、地場企業の輸出比率は低かった。独自推計によれば、九州の通関輸出額の約 4 分の 1 しか地場企業が担っていないことが明らかになった。

12) 服部（2007）、pp.195-196。

九州の最大の貿易パートナーは中国である。1990年代は中国との貿易は一進一退であったが、2000年代前半は輸入が急増し、2000年代後半は輸出が急増した。貿易品目も輸出品目も輸入品目も多様化したことが確認された。輸出品目は素材系の品目に、自動車や加工組立系品目が加わり、輸入は伝統的な中国からの輸入品目に加え、音響・映像機器や金属製品等が加わった。垂直型と水平型が組み合わさった貿易構造となっているといえる。

また中国に並び九州の主要な貿易パートナーである韓国との貿易も2000年代に大きく変貌した。輸出の大幅な増加と輸入の横ばい減少である。九州は魚介類を中心に韓国からの輸入が多く、日韓貿易において九州は輸入の拠点であった。ところが、2000年代からは輸出が大幅に増加し、輸出が輸入を上回る構造に転換した。また、九州と韓国の間では、半導体などのように輸出と輸入が相互に浸透する品目が増えており、産業内貿易の関係が強まっていることも明らかになった。

第4章 九州企業の海外投資と対中投資の特徴

はじめに

九州企業の海外投資は、1985年のプラザ合意による円高によって本格的に拡大し、1990年代前半において、急速な円高や中国の対外開放政策によって、中国を中心とした海外投資は一挙に増加した。当時の九州企業の対中投資ブームは、地場大手企業だけでなく、中小企業を巻き込み、製造業だけでなくサービス業の対中投資を促した。

しかし、それ以降、九州企業の海外投資は低迷する。2001年に中国がWTOに加盟し、中国市場が急速に拡大するなかで、2000年代以降、大手企業を中心に日本企業は再度対中投資を加速していくが、九州企業はその波に乗れなかった。一部の地場大手企業を除けば、対中投資のリスクや長引く不況による企業体力の消耗などが九州企業の足枷となり、対中投資を踏み止まらせた。九州の海外投資企業数は417社、海外投資件数は1,291件、そのうち対中投資企業数は286社、対中投資件数は541件を数えるが、全国的にみれば、海外投資企業数や海外拠点の総数は低水準にとどまっている。

九州企業が再び海外投資に活路を見出すためには、九州企業がもつ技術力、ブランド力、信用力で競争優位を確立し、投資先の外資導入策に沿った企業戦略を再構築していく必要がある。

本章では、まず九州企業の海外投資の長期的な推移をたどり、九州企業の海外投資の特徴を把握する。次に、九州企業の最大の投資先である中国に焦点を当て、九州企業の対中投資先の特徴や対中投資パターンの変化を分析するとともに、中国に投資し成功した九州企業の事例研究を行う。そして、九州企業の海外投資の問題点を海外撤退理由をもとに指摘する。

第1節 九州企業の海外投資状況

1. 九州企業の海外投資の推移

九州企業の海外投資は1960年前後から始まった。安川電機や久光製薬などがこの時期

に海外に投資した代表的な九州企業である。しかし、1960年代の海外投資件数は合計しても10件に満たず、投資先も台湾や韓国などの近隣国・地域に限られていた。

1970年代に入ると、韓国や台湾に設置された輸出加工区¹⁾への外資導入が活発になり、九州企業は引き続き韓国、台湾へ投資したが、香港、シンガポール、インドネシアなどの東南アジア、アメリカやヨーロッパなどの先進諸国への投資もみられるようになった。1970年代に香港や東南アジアに投資した主な九州企業としては、三井工作所（現・三井ハイテック）、月星化成（現・ムーンスター）、段谷産業、徳水（現・トクスイコーポレーション）、久光製薬、東陶機器（現・TOTO）、九州松下電器（現・パナソニックシステムネットワークス）、大石産業などが挙げられる。また、山九や西日本鉄道のような物流業も、日本企業の海外投資の拡大と歩調を合わせるように、アジアから欧米まで海外拠点を展開していった。

ただし、1960～70年代の九州企業の海外投資は、今から振り返れば、初期的な段階であった。福岡通産局（現・九州経済産業局）が1975年と1980年に実施した海外投資企業実態調査によれば、1975年の海外投資企業数は38企業、海外投資件数は59件、1980年は同様に61企業、106件にすぎない²⁾。業種別、地域別の特徴をみても、製造業向けとアジア向け投資が多い。「製造業向け投資が多いことは、大手総合商社や都市銀行に匹敵する企業が地場に存在しないためだろうし、アジアに海外投資が集中しているのは、距離的に近く、輸送コスト・情報伝達の費用が安く、地場の中小・中堅企業が低労賃目当てに進出しやすかったためであろう³⁾」と総括することができる。

九州企業の海外投資が本格化するのには、1985年のプラザ合意による円高以降である。「(円高によって) 価格競争力を失った製造業が為替リスク回避のために米欧先進国市場内の現地生産を進め、またASEAN等のアジア諸国へはより安い生産要素を調達し、コストダウンを図るために、海外進出が進んだ⁴⁾」からである。表4-1によると、1986～90年の5年間の九州企業の海外投資件数は288件を数え、年平均で約60件弱の海外投資を数えた⁵⁾。投資企業は地場大手企業や70年代から投資した先発組に加え、正興電機製作所、アポロ電子工業（現・ローム・アポロ）、佐賀エレクトロニクスなどの電子部品産業やハウエイなどの繊維関係の中堅・中小企業にも広がり、業種も製造業からベスト電器、

1) アジア諸国では、輸出指向工業化を背景に、1970年前後より「輸出加工区」の設置が相次いだ（藤森 1978 : p.1）。1965年に設置された台湾の高雄輸出加工区や1970年に設置された韓国の馬山輸出自由地域は最も代表的な輸出加工区である。

2) 福岡通商産業局（1981）。

3) 高木（1982）、p.6。

4) 大東和（1995）、p.36。

5) 九州企業は、九州7県、沖縄県、山口県に本社が所在する企業（登記上も含む）をさし、海外進出は100%現地法人、合弁、支店、事務所、資本参加などの形態で海外に拠点をもち場合をさす。

ニコニコ堂、寿屋などの商業や、ロイヤル、ピエトロ、リンガーハットなどの外食産業など広範な業種に及ぶようになった。九州の地方銀行がアジアに駐在員事務所を設置し始めたのもこの時期である⁶⁾。投資先をみても、1960年代と1970年代の主な投資先だった近隣国・地域から、アジア NIES、ASEAN、北米への投資が増加した。

表 4-1 九州企業の年代別・地域別海外投資件数の推移

(単位:件、%)

	件数					構成比				
	1986~90	91~95	96~2000	01~05	06~10	1986~90	91~95	96~2000	01~05	06~10
中国	54	228	108	220	142	18.8	44.1	34.4	56.0	45.8
韓国	22	18	18	19	21	7.6	3.5	5.7	4.8	6.8
台湾	18	19	21	25	8	6.3	3.7	6.7	6.4	2.6
香港	18	25	16	16	11	6.3	4.8	5.1	4.1	3.5
ASEAN	63	106	79	36	57	21.9	20.5	25.2	9.2	18.4
その他アジア	3	6	3	6	24	1.0	1.2	1.0	1.5	7.7
欧州	23	44	21	28	18	8.0	8.5	6.7	7.1	5.8
北米	77	63	41	35	20	26.7	12.2	13.1	8.9	6.5
その他	10	8	7	8	9	3.5	1.5	2.2	2.0	2.9
合計	288 (58)	517 (103)	314 (63)	393 (79)	310 (62)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注) 1. () 内は年平均の海外投資件数。

2. 各年の投資件数の累計。したがって、2010年時点においてすでに撤退している企業の投資件数も含む。
出所) 九州経済調査協会(2011)より作成。

1990年代に入ると、九州企業の海外投資は中国を中心に一気に増加した。1992年から加速した中国の対外開放政策の影響や、1994~95年の急速な円高、アジアと関係が深い九州の地理的・歴史的条件などが九州企業の海外投資を後押しした。TOTO、安川電機、平田機工などの地場大手企業、すでにアジアに投資している中堅企業(例えば、前述の三井ハイテック等)、繊維など労働集約型の製造業(例えばハウエイや福岡ニット等)は、アジアでの生産拠点や販売拠点を強化した。また、鉄鋼関連の九築工業、自動車関連の合志技研工業や九州柳河精機、釣具販売のタカミヤ、情報システム関連の安川情報システムなど新たな分野で海外投資する企業も現れた。その結果、1991~95年の5年間の海外投資件数は517件を数え、年平均の海外投資件数は約100件に達した(表4-1)。1980年代後半の約2倍の件数である。特に天安門事件の影響が薄れ、円高が急激に進行した1994年と1995年に対中投資が劇的に増加した。このため、九州企業の投資先は中国に集中し、1980

6) 九州・山口の地方銀行で最も海外展開が早かった山口銀行は1973年に釜山に事務所を設置し、1980年代には、青島、香港、大連に駐在員事務所を設置した。このほか福岡銀行、福岡シティ銀行(現・西日本シティ銀行)、西日本銀行(現・西日本シティ銀行)、鹿児島銀行も80年代に香港に事務所を設置している。2012年10月時点で、九州・山口の地方銀行が設置する海外事務所・支店は、福岡銀行が香港、大連、上海、シンガポール、バンコク、ニューヨークに6駐在員事務所、西日本シティ銀行が香港、ソウル、上海に3駐在員事務所、肥後銀行が上海に駐在員事務所、大分銀行が香港に駐在員事務所、鹿児島銀行が上海に駐在員事務所、山口銀行が釜山、青島、大連に3支店と香港に駐在員事務所を設置している(『西日本新聞』2012年10月5日号)。

年代後半には 2 割に満たなかった中国の比率は、1990 年代前半は一気に 4 割を超えるまでに増加した。対中投資の主要な担い手となったのは中小企業である。1990 年代初頭は、中国の投資環境に懐疑的な見方も強く、投資額が大きくなる製造業は中国への投資には慎重だったが、貿易商社や中小企業は開発輸入や低廉な労働力を求めて、中国に積極的に投資した。海外投資における中小企業のシェアは、「北アメリカや西ヨーロッパは 3 割程度しかないが、NIEs や ASEAN は 4 割を占め、中国に至っては従業員 30 人未満の小零細企業を中心に中小企業が過半数（54.0%）を占めている」⁷⁾ という状況であった。

1990 年代後半になると、対中投資ブームもいったん収まり、九州企業の海外投資のペースも落ちた。年平均の海外投資件数も約 60 件程度に減少した。バブル崩壊後の日本経済の長引く不況、1997 年末のアジア経済危機、中国の経済引き締め政策や外資優遇の見直しなどが、その原因になったとみられる。

2000 年代に入ると、九州企業の海外投資件数は増加には転じたものの 1990 年代前半ほどの勢いはなく、2000 年代後半は再び減少に転じた。ASEAN や北米への投資が減少を続けているためである。ただ、中国への投資件数は、中国が WTO に加盟し投資環境が改善されたことや中国の市場が拡大していることで増加に転じている。中国投資に慎重だった九州の地場大手・中堅企業も、2000 年代に入ると積極的に中国展開を進めた。この時期に中国展開を加速した九州の代表的な地場企業には、すでに中国事業を強化していた TOTO、安川電機、三井ハイテック、平田機工のほか、黒崎播磨、日本タングステン、西日本鉄道、イサハヤ電子、大島造船所などがある。こうした結果、中国のシェアは 2000 年代前半において、5 割を超える水準に達した。ただ、後述するように日本企業全体の対中投資の動向と比べると、九州企業の対中投資の伸びは緩慢である。

2006 年以降は減少に転じ、リーマン・ショックで大きく落ち込んだ後、2010 年になって円高の影響もあり、ようやく増加傾向が強まりつつある。

2. 九州企業の海外投資の特徴

九州企業の海外投資は、以上のような変遷をたどってきたが、投資環境の変化とともに、すでに撤退している企業もあれば、本社の経営状況が悪化したり倒産したりすることで海外から撤退した企業もある。海外投資企業・件数から撤退した企業・件数を差し引いた企業数・件数、つまり現存する海外投資企業・件数で、九州企業の海外投資の特徴をみると、次のような点を指摘することができる。

7) 坂口 (1996)、p.26。

第1に、九州企業の海外投資は、1990年代に入って急増するが、90年代後半から低調に推移しているため、現在海外事業活動を行っている九州の海外投資企業や海外拠点の総数は低水準にとどまっている。九州経済調査協会によると、撤退企業・件数を除く1986～2010年までの累計で海外投資企業数は417社、海外投資件数は1,291件である⁸⁾。全国との比較は統計が整備されていないため、厳密な比較はできないが、東洋経済新報社の『海外進出企業総覧』によれば、2010年10月時点で、全国で26,213件（現地法人数と海外支店・事務所数の合計）の海外投資が確認されている⁹⁾。この数字と比較すると、九州企業の投資件数は全国の4.9%にすぎないことになる。総務省の『事業所・企業統計』ベースで海外常用雇用者数をみると、九州企業の海外常用雇用者が6,699人であるのに対し、全国が569,862人であるので、九州企業の海外常用雇用者の全国比は1.2%にすぎない¹⁰⁾。件数ベースや従業員ベースだけでなく、投資額ベースでみれば、九州企業の海外投資のウェイトはさらに低くなるであろう¹¹⁾。

九州の経済規模が全国の約1割であることを考えると、九州企業の海外投資の水準は見劣りするといわざるをえない¹²⁾。

ちなみに、北陸3県（富山県、石川県、福井県）の海外投資拠点件数は、2007年時点で723件である¹³⁾。九州・沖縄・山口9県で1,291件であることを考えると、九州企業の海外投資の件数は決して多いとはいえない。

九州企業の海外投資が少ない理由として、河は九州企業の規模が小さいことを挙げている¹⁴⁾。企業の資本金規模が大きいほど海外従業者数が大きい傾向があるが、九州には資本金規模が大きい企業が少ないという指摘である。また、黄は、福岡市の支店経済の構造分析を通じて、「支店の影響下にある地場企業の成長に限界があること、地域経済のさらなる発展が基本的に支店によって規定されること、新規の製品開発と市場開拓が外部企業・支店に依存すること、グローバル化における独自の戦略や実行力が限定され、かつ地方自治

8) 九州経済調査協会（2011）。

9) 東洋経済新報社（2011）。

10) 河（2009）、p.149。

11) このほか、九州経済産業局の『企業活動基本調査報告書』によれば、2006年度実績で、九州の海外子会社保有企業数は105社（全国比2.4%）、海外子会社数は281社（全国比0.9%）、九州企業の海外事業所数は77事業所（全国比1.4%）となっている。また、上海日本商工倶楽部によると、同倶楽部の会員数約2,000社のうち、九州の企業は約20社にすぎず、全体の1%にすぎないという（2008年時点）。

12) 経済規模との比較では九州企業の海外進出件数の全国比は非常に低いが、九州の本社機能や中枢機能の全国比と比べれば、相応の全国比だということもできる。例えば、九州・沖縄・山口の企業が納める法人税の全国比は5.7%（2009年度）となっており、海外進出件数の比率とほぼ同等の水準にある（国税庁『統計情報』<http://www.nta.go.jp/kohyo/tokei/index.htm>）。

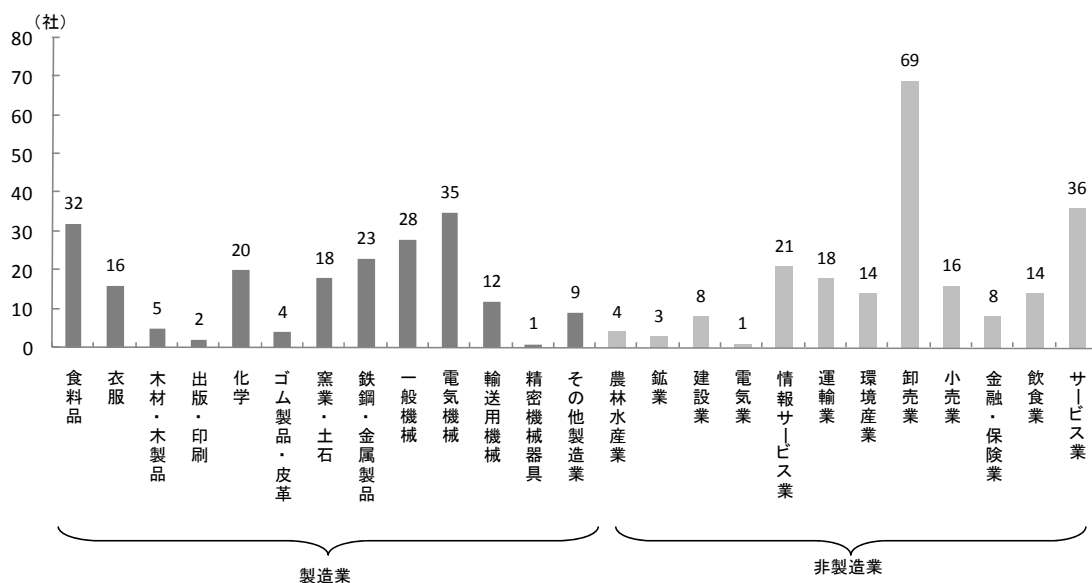
13) 北陸環日本海経済交流促進協議会（2009）、p.12。

14) 河（2009）、p.149。

体による支援政策の効果も限定的になること」¹⁵⁾を指摘した。そして、支店の活動が地場企業の海外投資を間接的であれ制約していることを示唆している。黄の指摘は、地場企業の限界を的確に指摘しているが、実際には支店が地場企業の海外投資を制約するとは考えにくい。むしろ、地場企業が海外投資に消極的なのは、地場企業自身の経営能力に起因すると考えた方が自然だろう。ただ、支店と地場企業のどちらに原因があろうとも、結果的には、「海外企業と直接取引出来る条件を備えている企業が少なく、かつ支店は権限がないので、結局のところ地域には決定権がなく、国際ビジネスが行われにくい」¹⁶⁾ということとは、黄が指摘する通りである。

第2に、海外投資企業を業種別にみると、九州では製造業の比率が高いことが特徴として挙げられる。九州の海外投資企業数417社のうち205社が製造業であり、製造業と非製造業の企業数は拮抗している。年次別に製造業と非製造業の海外投資件数を分析した河も「1994年から2004年に至るまで、製造業の海外投資が目立つ。1986年から2004年の間における海外投資件数を比較すると、全国では平均66%が非製造業であったのに比べて、九州・山口企業の場合では同時期の平均が39%であった」¹⁷⁾と指摘している。

図4-1 産業中分類別にみた九州の海外投資企業数



注) 1. 海外投資企業417社の業種別分布。
 2. 本社の主たる業種によって分類。
 出所) 九州経済調査協会(2011)より作成。

15) 黄(2007)、p.8。
 16) 黄(2007)、p.10。
 17) 河(2009)、p.149。

産業中分類で海外投資企業数の分布を示すと、図 4-1 のようになる。製造業のなかで多い業種は、電気機械、食料品、一般機械、鉄鋼・金属製品、化学、窯業・土石などである。電気機械は三井ハイテックやイサハヤ電子などの半導体関連企業、食料品はやまやコミュニケーションズやさかえ屋などの老舗の食品メーカーや菓子メーカー、鉄鋼・金属製品は黒崎播磨や九築工業などの鉄鋼関連メーカー、一般機械は安川電機や平田機工などの地場大手機械メーカー、化学メーカーでは山口に本社を置く大手企業や九州の製薬メーカー、窯業・土石は TOTO や麻生ラファージュセメントなどの地場大手メーカーが海外投資の主要な担い手となっている（表 4-2）。製造業の海外投資企業の分布は九州の産業構造や企業の集積をそのまま反映しているといえよう。

表 4-2 業種別にみた九州の主要な海外投資企業（製造業）

業種	主要な九州企業
食料品	浦島海苔、さかえ屋、トクスイコーポレーション、八ちゃん堂、フランソア、フンドーダイ、山内製菓、やまやコミュニケーションズ
衣服	エルプローゼ、イトウ・ソーイング、ニシキ、原田繊維、福岡ニット、ハウエイ、幸ネーム店
木材・木製品	アダル
出版・印刷	ゼンリン
化学	セントラルユニ、新廣瀬商事、久光製菓、阿蘇製菓、同仁化学研究所、旭有機材工業、宇部興産、東ソー、トクヤマ
ゴム製品・皮革	東和コーポレーション、ムーンスター
窯業・土石	麻生ラファージュセメント、田川産業、TOTO
鉄鋼・金属製品	エモト、九築工業、黒崎播磨、住友金属小倉、高田工業所、日本タンクステン、三島光産
一般機械	アルバック九州、昭和鉄工、大晃機械工業、筑水キャニコム、平田機工、プレシード、松島機械研究所、安川電機、ワイビーエム
電気機械	アスカコーポレーション、イサハヤ電子、上野精機、エスティケイテクノロジー、オムロンリレーアンドデバイス、共立エレックス、佐賀エレクトロニクス、シンテック、住友金属エレクトロデバイス、正興電機製作所、第一施設工業、田中電子工業、デンケン、戸上電機製作所、濱田重工、ピーエムティ、東九州電子工業、三井ハイテック、吉川精密、吉川セミコンダクタ、SUMCO TECHXIV
輸送用機械	大島造船所、九州柳河精機、合志技研工業、九州テイ・エス、佐賀鉄工所、トヨタ紡織九州、ニチワ、ホンダロック
その他製造業	大石産業、西部技研、デュエル

注) 企業名は五十音順。

出所) 九州経済調査協会（2011）より作成。

一方、非製造業では、卸売業が突出している（図 4-1）。その中心は九州の貿易を担ってきた商社である。井上喜、寒川商事、不二貿易などはアジアを中心に積極的に海外展開をしている（表 4-3）。ただ、九州の多くの商社は、農水産物や日用雑貨の輸入が主体の

中小零細企業が大半を占める¹⁸⁾。

非製造業では、このほか、サービス業、情報サービス業、運輸業、小売業、飲食業、環境産業が多い。サービス業は、人材派遣業、不動産業、生活関連サービスなど多様な業種にわたり、新興企業も多い。情報サービス業は大手企業の関連子会社や地場企業が海外投資を担っている。運輸業は企業数こそそれほど多くないが、海外の拠点数は多い。例えば、西日本鉄道は海外 23 ヶ国・地域に 83 拠点をもち、九州企業ばかりではなく日本企業の海外展開を支える大きな役割を果たしている¹⁹⁾。小売業の海外投資には、ベスト電器のように多店舗展開によって積極的に海外投資する企業も含まれる。飲食業も、重光産業、プレナスのように積極的に海外出店を図る企業が多い。中国を中心に 652 店舗出店する重光産業はその代表例である（2011 年 7 月末現在）。環境産業は北九州市の環境関連企業が中心となっている。

表 4-3 業種別にみた九州の主要な海外投資企業（非製造業）

業種	主要な九州企業
鉱業	三井松島産業
電気業	九州電力
情報サービス業	オーリッド、ジェイエムテクノロジー、富士通九州システムズ、プロデュースメディア、安川情報システム
運輸業	山九、ジェネック、JR 九州、JR 九州高速船、西日本鉄道、福岡運輸
環境産業	アクアテック、アステック入江、環境テクノス、協和機電工業、清本鐵工、サニックス、新日化環境エンジニアリング、新菱、日本磁力選鉱、博多金物
卸売業	井上喜、寒川商事、南陽、福電資材、不二貿易、ヤマダ
小売業	タカミヤ、トライアルカンパニー、ファーストリテイリング、ベスト電器
金融・保険業	大分銀行、鹿児島銀行、西日本シティ銀行、肥後銀行、福岡銀行、山口銀行
飲食業	梅の花、重光産業、力の源カンパニー、ピエトロ、プレナス、リンガーハット、ロイヤルホールディングス
サービス業	麻生塾、エントリーサービスプロモーション、シノケン、宝広告社、テクノスマイル、トレジャーオブテクノロジー、ワールドインテック

注) 企業名は五十音順。

出所) 九州経済調査協会（2011）より作成。

第 3 に、九州企業の海外投資先を地域別にみると、九州企業の投資先はアジアが中心である。図 4-2 に九州企業と日本企業の地域別海外投資の分布を示したが、日本企業のア

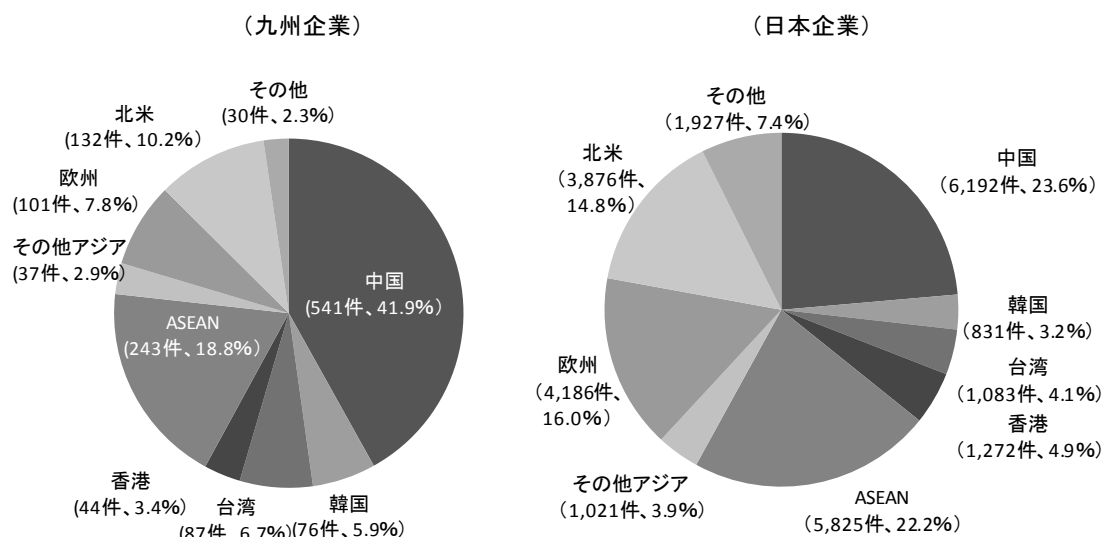
18) ふくおかフィナンシャルグループ・九州経済調査協会が実施した「九州企業の海外事業に関するアンケート調査」（2008 年 2～3 月実施、回答企業 579 社）によると、九州の貿易関連企業のうち 45.3% が卸売業（含む商社）であった（ふくおかフィナンシャルグループ・九州経済調査協会 2009）。卸売業の年間売上高は、3 億円未満で全体の約 37% を占めた。また卸売業の海外事業の内容は、輸出が 30% に対し、輸入は 85% であった。

19) 『日本経済新聞』2012 年 8 月 16 日号。

アジア投資比率は約 6 割であるのに対し、九州企業のアジア投資比率は約 8 割弱に達する。なかでも九州企業の対中投資比率は高い。日本企業は約 2 割であるのに対し、九州企業の場合、4 割を超えている。一方、九州企業の欧米への投資比率は低い。九州企業の欧州への投資比率は 7.8%、北米への投資比率は 10.2%にとどまり、日本企業の比率を大きく下回っている。九州企業の投資先をみる限り、地理的に近い国・地域に集中する傾向が強い。地理的に近ければ、輸送や移動のコストが安くつくだけでなく、人脈づくりにも有利となり、海外投資のリスクやコストを低減させる効果があったからだともいえよう。

ただ、国別にみると、アメリカの投資件数は 127 件を数え中国に次いで 2 番目に多い。タイの投資件数も 60 件ののぼり、香港を上回る投資件数を数える。地理的に遠くても、九州企業にとって重要な国・地域が存在することも見落とせないだろう。

図 4-2 九州企業と日本企業の地域別海外投資の分布



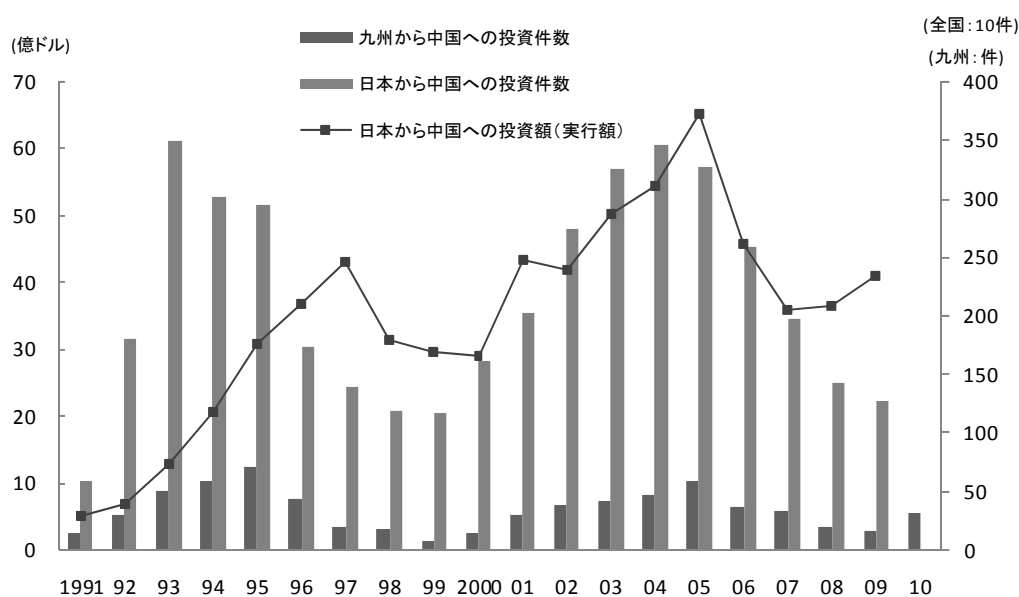
注) 1. 現地法人数と海外支店・事務所数の合計。九州企業は 1,291 件、日本企業は 26,213 件。
 2. ASEAN は、シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム、ラオス、ミャンマー、ブルネイ、カンボジア
 出所) 九州経済調査協会 (2011) 及び東洋経済新報社 (2011) より作成。

第2節 九州企業の対中投資状況

1. 九州企業の対中投資の推移

九州企業にとって中国は最大の投資先である。1991年は年間16件にすぎなかったが、1993年から95年にかけて急増し、95年には対中投資件数は年間70件を上回った(図4-3)。その後、前述の通り、中国の外資優遇策の見直しや日本国内の不況などにより、対中投資は縮小に転じ、1999年には10件を下回る水準にまで落ち込んだ。2000年代に入ってから、中国市場の成長やWTO加盟などにより、対中投資は再び回復に転じたものの、1990年代前半ほどの勢いはなかった。2006年からは減少し始め、2010年になって円高の影響もあり、ようやく減少傾向に歯止めがかかった。撤退企業(件数)を除いた現存する九州の対中投資企業・件数は、2010年末時点で286社、541件となっている。

図4-3 九州企業と日本企業の対中投資の推移



注) 日本から中国への投資件数と投資額は、中国側発表資料に基づく。

出所) 九州経済調査協会(2011)及び日中経済協会 <http://www.jc-web.or.jp/>より作成。

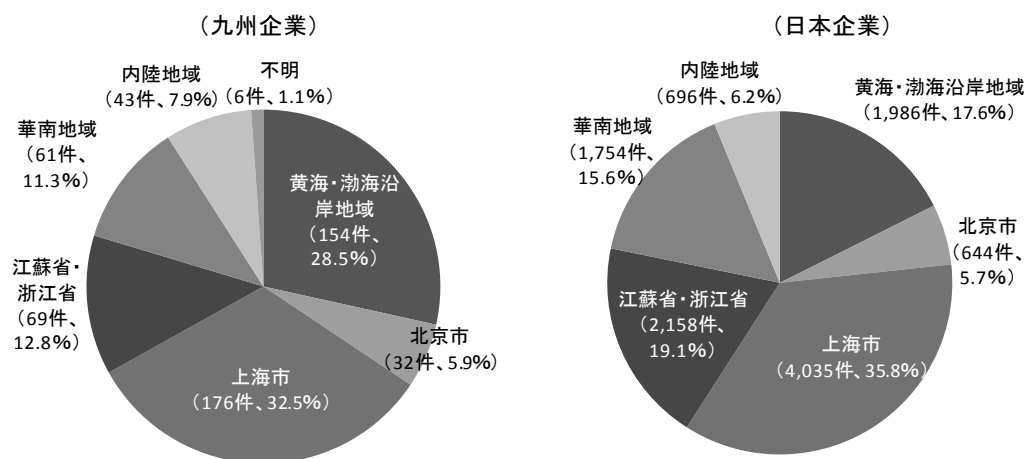
その一方、日本全体で見れば、中国のWTO加盟を契機に、大企業を中心に急速に対中投資を拡大してきた。「90年代前半のピーク時までは中小企業による投資が件数をかさ上げしてきたが、2000年以降はWTO加盟への期待や、所得向上に伴う国内市場向けに大企

業の投資が増大し、1 件当たり投資金額が急激に大きくなっていることが特徴」²⁰⁾とされている。そのため、日本企業との比較でみれば、九州企業は対中投資で大きく遅れをとっている。図 4-3 に示すように、日本企業の投資件数は、2003 年から 2005 年にかけて 2 度目のピークを迎えており、2005 年の投資額（実行額）は第 1 回目のピークであった 1997 年を大きく上回っている。それに対して、九州企業の対中投資件数の伸びは緩慢である。バブル崩壊やアジア経済危機を経て、長引く日本の不況が九州企業の体力を奪ってきたことや、競争が一段と激しくなってきた中国市場への参入に九州企業が慎重にならざるをえなかったことなどが、2000 年代の九州企業の対中投資が緩慢な伸びにとどまったことの原因だと考えられる。

2. 九州企業の投資先の特徴

九州企業の対中投資先は、歴史的にもつながりが深く、地理的に近い上海市と遼寧省・天津市・山東省からなる黄海・渤海沿岸地域に集中する傾向がある。一方、沿岸部であっても九州からみて遠隔の地にある地域や内陸部へ投資している九州企業は少ない。

図 4-4 九州企業と日本企業の中国投資先の分布



注) 1. 黄海・渤海沿岸地域は、遼寧省、天津市、山東省。華南地域は、広東省、福建省。
2. 香港とマカオは除く。

出所) 九州経済調査協会 (2011) 及び 21 世紀中国総研 (2007、2009) より作成。

図 4-4 によれば、九州企業の投資が最も多いのは上海市である。上海市への投資件数は 176 件で全体の約 3 割を占める。江蘇省と浙江省への投資件数も 69 件あるので、上海

20) 深川 (2003)、pp.109-110。

市と両省を併せた長江デルタ地域で見れば、全体の45%に達する。日本企業全体でも、上海市を中心とした長江デルタ地域への投資比率は高く、九州企業は日本企業とほぼ同様の傾向を示しているといえよう。

九州企業の上海市への投資状況を具体的にみると、次のような特徴を指摘できる²¹⁾。1つは、安川電機、TOTO、日本タングステン、平田機工、大島造船所などの地場大手企業が上海市に中国統括拠点や生産拠点を構えていることである。例えば、安川電機は、中国に5社の関連企業をもつが、2003年に中国統括部門として中国戦略室を設け、上海を拠点に中国市場の開拓を本格的に展開している。TOTOはかなり早い時期から中国市場に参入し、最も成功した日本企業の1つとされるが、上海市には最も多い3つの生産拠点を配置する。こうした九州企業の投資や国際金融都市・上海への期待から、福岡銀行、西日本シティ銀行、肥後銀行、鹿児島銀行も、駐在員事務所を上海市に置いている。2つめは、九州のリーディング産業である半導体産業、自動車産業、環境産業の分野で九州企業が上海に投資していることである。上海市に投資した九州の半導体関連企業には、三井ハイテック、上野精機、プレシード、エスティケイテクノロジー、シンテック、井上喜などがあり、自動車関連企業では佐賀鉄工所、環境産業ではアステック入江、日本磁力選鉱、環境テクノスなどがある。3つめは、非製造業の投資が活発な点である。外食産業、小売業、クリーニング、写真現像など生活密着型のサービスの投資がみられ、不動産投資コンサルティングなどの専門的なサービス分野での投資もみられる。このほか、早い時期から繊維・衣服や食料品加工などの低廉な労働力の利用を目的とした中小企業の投資もあり、九州企業の上海市への投資は広範な業種にわたっている。

上海市の次に九州企業の投資が多いのは、大連市を中心とした黄海・渤海沿岸地域である。同地域への投資件数は154件で全体の28.5%を占め、九州企業の重要な投資先となっている(図4-4)。日本企業の同地域への投資比率は17.6%であり、九州企業の投資比率は日本企業の比率を大きく上回っている。投資先でみた九州企業の最も大きな特徴だといえる。

黄海・渤海沿岸地域のなかで九州企業の投資が最も多いのは、大連市である。大連市への投資は、北九州市と大連市の友好都市関係があるため、早い時期から北九州市の企業の投資が活発であった。例えば、大連市への投資が最も早かったのは岡野バルブ製造である。岡野バルブ製造は1979年に大連市と北九州市が姉妹都市を結んだことが契機となって1985年に合弁企業設立に至ったが、「日本企業の対中進出の一つの典型」²²⁾とされる。そ

21) 九州経済産業局(2004a)、pp.10-15。

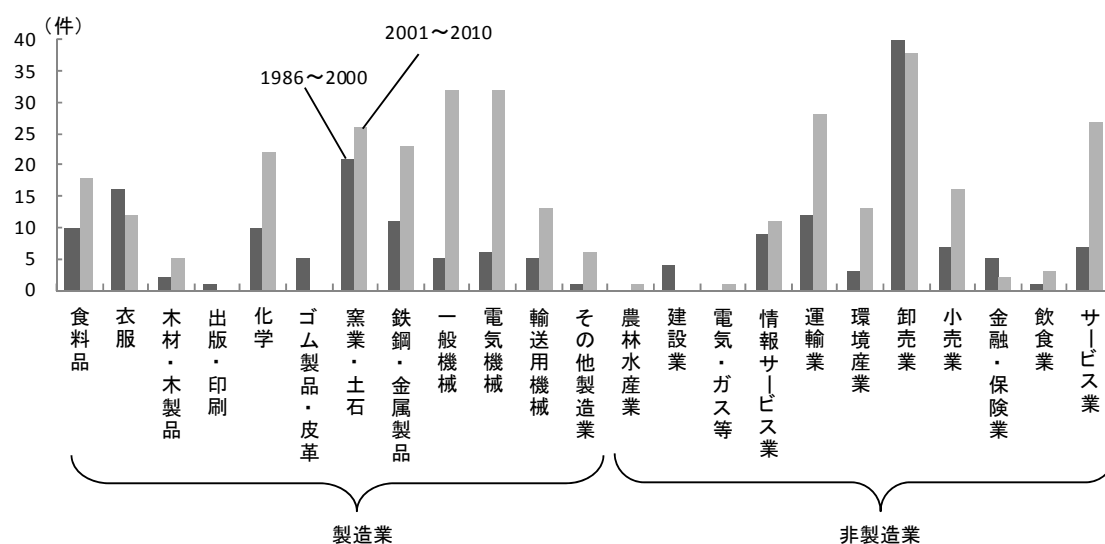
22) 関(1992)、p.236。

の後も北九州運輸（現・ジェネック）や TOTO などが大連市に事務所や工場を設立している。2000 年代に入っても、黒崎播磨や北九州市の環境関連企業などが大連市に投資している。また、福岡市の企業では、正興電機製作所や昭和鉄工が大連の有力企業集団・冰山集団と合弁で同じ年の 1995 年に工場を設立している。正興電機製作所は高圧・低圧受変電設備や制御盤などの製造販売、昭和鉄工は空調機器の製造販売を行い、いずれも日本の技術への信頼性をもとに中国市場の開拓に取り組んでいる。

3. 九州企業の対中投資パターンの変化

九州企業の対中投資は 1990 年代以降本格化するが、投資のパターンは年を追うごとに変化してきた。従来は、低廉な労働力を求めて、繊維、衣服、食品加工といった分野に中小企業が投資するケースが多く、かつての日中友好商社が果たした役割も大きかった。しかし、1980 年代後半から 2000 年代までの業種別の投資件数をみてもわかるように、衣服のような低労賃活用を目的とした業種は減少し、一般機械、電気機械、輸送用機械のような技術志向の業種や、運輸業、小売業、サービス業のような市場志向の非製造業が投資件数を増加させている（図 4-5）。卸売業は、最も件数が多いが、従来のような開発輸入型の中国投資は少なくなったため、2000 年代に入って件数を減らした。

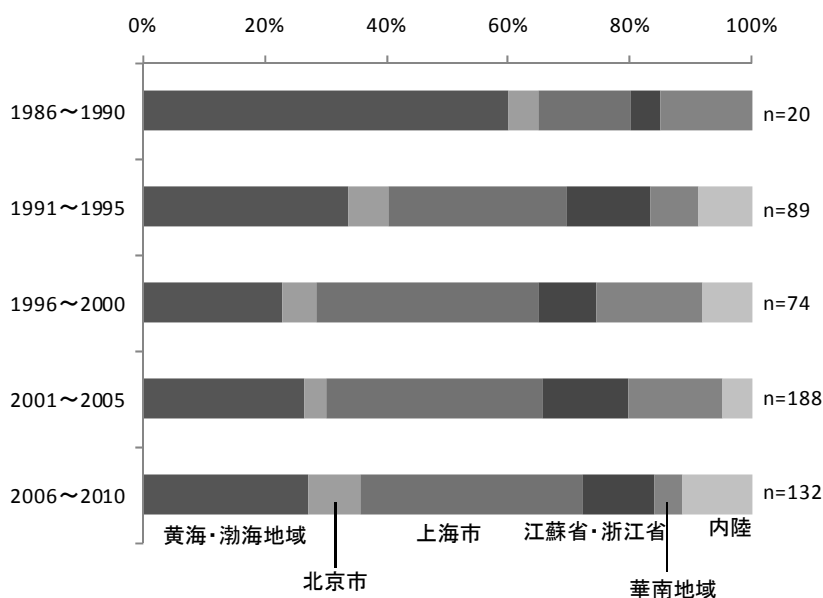
図 4-5 産業中分類別にみた九州企業の中国投資件数の変化



注) 1. 中国投資件数 541 件の業種別件数。
 2. 本社の主たる業種によって分類。
 出所) 九州経済調査協会 (2011) より作成。

対中投資の目的が変化するにつれて、投資先も変化している（図 4-6）。中国への投資先は、前述の通り、上海市を中心とした長江デルタ地域と大連市を中心とした黄海・渤海沿岸地域が主な投資先であるが、1980年代後半から2000年代後半までの変化をみると、黄海・渤海沿岸地域のシェアは60%から27%へと低下し、上海市は15%から36%へ、江蘇省・浙江省は5%から12%へと大幅に増加し、上海市と江蘇省・浙江省を合わせた長江デルタ地域のシェアは49%に達した。それだけ上海市を中心とした長江デルタ地域がもつ消費市場の大きさや企業の集積に伴うビジネスチャンスが大きくなっていることが九州企業を引き付けているとみることができるだろう。

図 4-6 九州企業の地域別対中投資構成の変化



注) 投資年次不明企業、投資先不明企業は除く。
出所) 九州経済調査協会 (2011) より作成。

今後、中国の投資環境は、九州企業にとってより厳しさを増すとみられる。中国が外資導入の新たな方針を打ち出したため、「外資でありさえすれば歓迎される時代から、発展に必要な外資を中国自身が選択的に導入する時代へと変化している」²³⁾からである。かつてのように外資系企業であれば、すべての企業に優遇策を与えるという政策は影をひそめ、代わりに省エネや環境重視の外資系企業には優遇策を存続させるが、一般の企業には優遇策の見直しを図るという選別的な外資導入策が推進されている。すでに2006年からは、欧米との貿易摩擦の原因となっている貿易黒字の縮小に向けて、輸出増値税還付率の引き

23) 江原・箱崎 (2009)、p.3。

下げや加工貿易の禁止・制限品目の追加を実施した。そのため労働集約型企業の加工貿易を取り巻く環境は著しく厳しくなっている。

また、2008年1月には内外資企業に対し法人税率が統一され、労働コストの上昇につながる労働契約法も2008年1月から施行された。その上、賃金の高騰などによって、低賃金活用を目的とした事業は成り立ちにくくなっている。特に、沿岸部での賃金高騰は避けがたい。政策的にも沿岸部での優遇策が見直され、中部・西部への外資系企業の誘導が図られている。

したがって、九州企業が今後中国で事業展開していくためには、中国の新たな外資導入策に沿った企業戦略が求められる。中国政府は2006年に中国初の外資導入の5ヵ年計画「外資利用『第11次5ヵ年計画』」を発表、2007年には外資審査基準である「外国投資産業指導目録」を公布し、新たな外資導入ガイドラインを定めた。この一連の新たな外資導入策のなかでは、ハイテク産業・設備製造業・新素材型製造業、物流・人材サービス・ソフト開発などのサービス業、省エネ・環境を重視した政策を打ち出している²⁴⁾。

九州の地場大手・中堅企業のなかには、すでに奨励分野において独自の技術やブランド、あるいは信用力で競争基盤を構築し、成功している企業もある。こうした企業にとってはさらに中国事業を拡大するチャンスが広がるだろう。一方、九州の中小企業にとっては、中国事業のリスクの大きさがネックとなり、いまだ中国市場への参入のハードルは高い。しかし、九州が得意とする産業分野や技術分野で中国の期待が大きな分野もある。例えば、環境、半導体、自動車関連の分野である。こうした分野で優れた技術やノウハウをもつ九州の中小企業にとっては、自社の持つ競争力の源泉を明確にし、タイミング良く中国市場に参入できれば、成功につながる機会も増加するだろう。

また、中国はサービス分野の育成にも重点を置いている。今後、中国ではサービス業の開放も進展するとみられる。それに合わせて、九州のサービス業が今以上に活発に中国へ投資し、中国での存在感を高めることも十分期待できよう。特に、サービス業をはじめとする九州の内需型の企業にとって、九州の人口減少がこのまま続く限り、国内市場は縮小する一方であり、企業成長をめざす以上、中国へ目を向けざるをえない。

一方、労働集約的な分野は、中国への投資もあるかもしれないが、沿岸部においては優遇策の対象とはなりえない。それでも中国へ投資する場合は、中国内陸部への投資を目指すことになるだろう。

ただし、中国内陸部への投資にリスクが大きければ、タイ、ベトナムなどのインドシナ

24) 江原・箱崎 (2009)、p.29。

半島の国々に投資する企業も今後増加する可能性は高い²⁵⁾。インドシナ半島は、東西回廊や南北回廊などインフラ整備が進み、市場としての魅力も着実に増大しているからである。

九州企業の海外投資は、これからも中国中心に展開すると考えられるが、中国の沿岸部の投資環境が変化するにつれ、タイ、ベトナムなどのインドシナ半島への投資メリットも相対的に高まるとも考えられる。九州企業の海外投資先は、黄海・渤海沿岸地域や上海市を中心とした長江デルタから、さらに南下する可能性もあるだろう。

4. 九州企業の対中投資事例

対中投資のパターンがこのように変化するなかで、技術力を生かしたり、中国市場のニーズをうまく掴むことで、すでに中国ビジネスで成果を出し、注目を集めている九州企業も現れている。

(1) 技術力を生かし中国ビジネスに成功した事例

まず技術力を生かした代表的な対中投資事例としては、第一施設工業（福岡県新宮町）、上海三義精密模具有限公司、西部技研（古賀市）の事例を挙げることができる。

半導体工場のクリーンルームでシリコンウエハーを搬送する装置を生産する第一施設工業は、売上高 50 億円（2009 年 1 月期）のうち海外売上比率が 7 割超を占め、海外志向の強い地場の半導体関連企業である。もともとエレベーター据え付けの工事会社だった当社は、下請けからの脱皮をめざし、エレベーター関連の製造装置を開発、それが半導体関係者の目にとまり、垂直搬送装置の開発につながり、今では垂直搬送装置の分野で 9 割の市場シェアをもつようになった。垂直搬送装置以外にも、液晶パネルの搬送装置も開発しており、韓国、台湾の液晶パネルメーカーなどに供給している。

ただし、当社は、海外売上比率は高いものの、一部中国で OEM 生産するのを除けば、これまで生産は国内が中心であった。海外の部品の品質が低いため、部品調達も 8 割以上を国内調達しなければならなかったという。しかし、2008 年には、中国での OEM 生産の効率化を図るために、大連に製品設計の開発拠点を開設した。そして 2010 年には、中国の遠大集団（遼寧省瀋陽市）のエレベーター製造子会社と業務提携、日本の本社と大連の

25) ふくおかフィナンシャルグループ・九州経済調査協会によると、九州企業が自社の海外事業で、現在、重要な相手と考える対象国・地域は、第 1 位が中国（上海・華東）で 37.9%、第 2 位が韓国で 29.9%、第 3 位が中国（広州・華南）で 29.3%だった（ふくおかフィナンシャルグループ・九州経済調査協会 2009）。それに対し、今後関係拡大が期待される国・地域は、第 1 位がベトナムで 37.8%、第 2 位が中国（上海・華東）で 36.5%、第 3 位が中国（大連・東北）で 23.5%となり、ベトナムへの期待が急速に高まっていることがわかる（同上）。

製品開発拠点が連携しながら、中国での垂直搬送装置の生産委託を本格的に拡大した。中国での現地生産によって、最大 5 割以上のコスト削減を見込む。中国以外にも、台湾、韓国の現地メーカーとの提携によって生産を拡大するという²⁶⁾。

当社は、「中小企業が大手メーカーの下請けにとどまり日本のみを相手に仕事をしていたのでは、会社の存続が危ぶまれる」²⁷⁾と考えるだけでなく、それを克服するために積極的にアジアとのビジネスに乗り出す代表的な九州の地場企業だといえる。

上海三義精密模具有限公司是、もともと福岡県大野城市に本社を置くエスワンツールという金型メーカーの経営者が中国に設立した会社である。日本の企業が中国に投資する場合、国内に本社や主力工場を残すのが一般的だが、当社は 1995 年に中国に投資し、2000 年には日本の会社を清算し、上海にすべてを移管した稀有な中小企業である。対中投資のきっかけとなったのはバブル崩壊に伴う半導体関連企業からの受注減である。国内での受注が見込めないため、日系半導体メーカーが投資し始めていた上海に投資したという。しかし、すでに日系半導体メーカーの競争力が低下していたため、当社のコア技術である部品の超精密加工技術を活かし、取引先を半導体関連から、電子部品メーカーやサニタリーメーカーに広げていった。「中国で求められる半導体後工程の精密加工部品ニーズは技術的に確立された感がある」ため、日系企業の高度な技術ニーズ（具体的には生産ラインの半自動化ニーズなど）に対応できるように、「単なる加工から、技術やノウハウやシステム構築力など知識をベースにしたビジネスへの転換」²⁸⁾を進めることで、中国で当社の強みを発揮していく考えである。

半導体以外の分野で技術力を生かした中国ビジネスを積極的に展開している九州企業としては、西部技研を挙げることができる。西部技研は、創業者が九州大学工学部からスピンアウトして設立した技術志向の企業である。主要な製品は、空調機器（全熱交換機）、除湿機などの環境設備機器であるが、当社が用いる空調機器のフィルター（ハニカム積層体）を生産する技術をもつ企業は日本には 3 社しかない。また、当社は海外志向も強い。日本の大手企業は会社の規模や取引実績を重視するが、海外の企業は製品の性能で取引してくれたため、海外との取引が増えてきたという²⁹⁾。当社の輸出比率は 36%に達し、スウェーデン、米国、中国に海外拠点を置いている。

中国との取引は 90 年代から始まったが、本格化するのは 95 年に駐在員事務所を置いてからである。それまでは日本で生産し、中国へ輸出するというパターンであったが、中国

26) 『日本経済新聞』2010年2月2日号。

27) ふくおかフィナンシャルグループ・九州経済調査協会（2009）、p.49。

28) 友景（2009）、pp.121-122。

29) ふくおかフィナンシャルグループ・九州経済調査協会（2009）、p.42。

での現地生産へのニーズが高まったため、2006年に江蘇省常熟市に投資し、全熱交換機の生産に踏み切ることになった。中国では「省エネ」や「環境」のニーズが急速に高まっており、省エネ、熱の回収、排ガスの浄化などに寄与する西部技研の技術は、まさに中国のニーズにマッチした技術を生かした対中投資の典型的な成功事例になった。2010年には工場を増設し、除湿器の一部（除湿カセット）の組み立ても行う。西部技研は中国の現地法人を中国事業の拠点とするばかりでなく、米国やスウェーデンの拠点と連携して、グローバルな製造資材供給拠点とする計画である

ただし、中国での生産には技術流出のリスクもあるため、特殊な製造設備が必要となる除湿機やVOC（有機溶剤濃縮装置）の生産は日本で行っている。その一方、中国の現地企業の技術者育成や確保にも力を入れており、2008年度からは現地の大学の中国人学生への奨学金提供も始めている。日本と中国の分業関係は固定的になっているとみるより、中国の技術水準が向上すれば、日本の製造機能の更なる中国へのシフトもありうるだろう。

（2）市場ニーズをうまく掴み中国市場参入に成功した事例

次に、市場志向の代表的な対中投資事例としては、重光産業（熊本市）、フンドーダイ（熊本市）、フランソア（福岡県新宮町）を挙げることができる。

重光産業は、中国の外食市場の開拓に成功した九州企業の代表例である³⁰。重光産業は、もともと熊本ラーメン店「味千ラーメン」をチェーン展開する地域密着の企業であったが、1995年の熊本市経済ミッションの一員であった香港の企業家との出会いがきっかけとなり、1996年8月に香港へ出店、それが海外出店の礎となり、その後台湾、香港、シンガポール、中国、東南アジア、米国へと海外出店を拡大した。2011年7月現在、国内98店舗に対し、海外店舗は652店舗にのぼる。中国への出店は、1998年から2000年にかけて深圳、広州、上海に出店、2006年からは中国出店を加速し、2008年には中国の出店数は300店を突破した。

当社の成功の背景には、まず中国市場の特性をよく知る香港の企業家とパートナーを組めたことと、日本のラーメンの基本の味は変えないが、中国人のニーズに合わせたメニュー開発に取り組んだことが挙げられる。日本の店のメニューは40種類だが、中国のメニュー数は130種類にのぼるといふ。つまり、現地の食文化や食習慣を尊重し、現地の食に日本の食文化を融合させるという経営方針が成功の大きな要因になったといえよう。

2007年3月には、新規出店や食材工場の建設資金の調達を目的に香港証券取引所に上

30) 『ビジネスウィーク』（2007年11月30日号）に掲載された企業ランキング「2007年アジア急成長企業トップ100」でAjisen (China) Holdings（味千中国控股）は第1位にランクされた。

場した。

フンドーダイは、熊本市の老舗醤油メーカーである。伝統的な日本食品である醤油を造るメーカーが中国に投資する背景には、国内市場の縮小と中国市場における安全・安心を求める消費者のニーズの拡大があった。フンドーダイは、まず 1995 年に大連に投資し、食品卸会社を設立し、醤油や味噌など自社製品を中心に日本食レストランや、日系の企業や政府機関等に販売することから中国事業を開始した。

その後、大連での事業が軌道に乗った後、1997 年香港に投資、2002 年には海外事業部門をフンドーダイ・インターナショナルとして分社化させた。そして、2007 年に上海に食品卸会社を設立し、中国事業を本格的に拡大することになった。大連での事業は主に日系企業や日本人を相手にした事業だったが、上海での事業は、中国全土の市場開拓をめざした。そのため、取扱品目は自社製品だけでなく他社の菓子やめん類なども取り扱い、品揃えを増加した。さらに、2008 年からは現地の外資系大手スーパーであるカルフル（仏）、ウォルマート（米）、TESCO（英）との取引も開始し、取引先も拡大した。

フンドーダイの海外での売上高は、2006 年度に約 4 億円、フンドーダイ全体の売上高の約 15%を占める規模にまで拡大したという³¹⁾。今後も、日本の加工食品の品揃えを増やしなが、海外売上高の比率を 5 割まで高めるという目標を掲げる。

フンドーダイの中国市場参入は、醤油という日本の伝統的な商品を取り扱いながら中国に投資した点や、一気に工場建設に走らず、卸会社の設立を通じて、着実に中国での事業を拡大している点が特徴的である。また、大連で中国事業の経験を積んだ後、上海に拠点を構えることによって中国全土の市場開拓をめざしていることも、中国市場に対する堅実な戦略が伺える。

福岡県新宮町に本社がある製パン企業のフランソアは、国内地域密着型の企業であるが、中国青島市で事業を行うジャスコからの依頼で青島に出店することになり、「フランソアが青島のパンを変えた」³²⁾といわれるくらい中国の市場に受け入れられるようになった企業である。2010 年 6 月現在、青島市を中心にした山東省のスーパーやデパートの地下に 6 店舗を展開、2010 年 2 月からはパンの卸も行っている。

ただし、2005 年に青島ジャスコに出店してからの 2 年は億円単位の赤字を計上しており、中国事業が軌道に乗るまでには、2006 年 10 月以降の中国事業の立て直しを経なければならなかった。当社が対中投資を決断した背景には、日本企業からの依頼であることや

31) 『熊本日日新聞』2008 年 7 月 9 日号。

32) フランソアの事例紹介は、小永吉浩社長が寄稿した「中国事業は『試練のたびに成長』を実感」（『財界九州』2010 年 5 月号）などを参照。

投資額も少ないことから中国事業のリスクが小さいと見込めたことがあった。また、国内市場が少子高齢化で縮小するので先を見すえた事業展開として中国事業を考える必要もあった。しかし、初めての中国事業は現地スタッフに一切の運営を任せていたため、次々と問題が発生し、赤字が膨らんでいった。そのため、2006年10月から改革に着手し、中国に適応した給与体系や独自の商品製造システムを導入した。その結果、中国人従業員のモチベーションは高まり、優秀な中国人を登用することで、3年をかけて当社の中国事業は大きく進展した。製造や管理のシステムが完成すれば、青島から中国全土への展開も考えているという。

当社の経験は、ただ単に市場ニーズをつかむだけでなく、「現地スタッフの意見に頻りに耳を傾け、共に考え、汗をかきながら着実に“日中融合型”の企業文化をつくりあげること」³³⁾がひいては中国市場の開拓につながることを示している。

第3節 九州企業の海外撤退状況

海外投資と比べ、海外事業からの撤退はマイナスのイメージが強く、実態は詳しくは知られていない。新聞などで報道されるのもごく一部にすぎない。しかし、海外からの撤退状況を調べることによって、海外投資の難しさや海外投資に伴う問題点が浮き彫りになる面もある。

九州で初めて海外からの撤退状況を調査した松嶋によると、海外からの撤退件数は、1986年から2003年にかけて158件を数えた³⁴⁾。1986年から2003年まで海外投資総件数が711件なので、約2割強が海外事業から撤退したことになる。海外撤退件数は、90年代後半から増え始め、おおむね10~20件で推移している。99年には、ニコニコ堂が中国から撤退したため、撤退件数は最多の30件を数えた。2003年も17件の撤退が発生し、海外投資件数に迫る勢いであった。

1990年代後半から2000年代初頭にかけては、長引く国内景気の低迷による国内事業の不振が原因となって、海外事業から撤退するケースも多かったとみられる。ニコニコ堂や寿屋は、1990年代には九州を代表する海外投資企業であったが、経営破綻とともに海外から撤退を余儀なくされた。

また、海外投資の前に、十分な事前調査がされないままに投資し、期待通りの成果があ

33) 小永吉 (2010)。

34) 松嶋 (2004)。

がらず撤退というパターンも多い。撤退事業所の存続年数をみると、5年以内で撤退というケースが過半数を占める。業種的に、最も撤退が多いのは卸・小売業である。中小企業の性急な海外投資は見込み違いによる撤退を招きやすいともいえる。

海外撤退の理由は個別ケースによりさまざまだが、カントリーリスクや賃金・原材料費の上昇のように個別企業では対処しようがない外部環境要因もあれば、個別企業の工夫次第では撤退に至らずに済むと考えられる個別企業要因も多い³⁵⁾。すなわち、現地パートナーとのトラブル、労務管理の難しさ、海外業務関連の人材不足、品質管理の難しさなどである。

九州の外食産業は比較的積極的に海外に展開したが、リンガーハット、ピエトロ、ラーメン店「一風堂」を経営する力の源カンパニー、ジョイフルといった国内屈指の外食企業にとっても中国市場への参入は容易ではなく、撤退を余儀なくされたケースは多い³⁶⁾。

九州企業の海外投資が、2000年代に入っても、増加に転じていない背景には、以上のような海外からの撤退企業の増加に加え、撤退企業が残す教訓によって九州企業が海外投資に慎重にならざるをえなかったからだとも考えられる。

ただ、なかには一度目の対中投資には失敗しても二度目のチャレンジで対中投資を成功させているケースもある。例えば、中国の外食市場の開拓に成功した前述の重光産業も、1995年に北京で国営企業などと共同出資で挑んだ「味千ラーメン」の中国展開は失敗している。「味千ラーメン」が飛躍のきっかけをつかむのは1996年の香港への投資からである。

また、九州の中小企業のなかにも、一度目の失敗を乗り越え、再挑戦で中国事業を軌道に乗せた企業もある。1980年代後半から日本で初めて生たけのこや生しいたけなどの中国からの開発輸入を手がけた太行は1998年に年商100億円の売上を達成するが、その後開発輸入の投資に失敗し、1999年に22億円の負債を負って倒産した。しかし、その後、大葉の輸入で中国からの開発輸入に再チャレンジしている。上海で家具を生産するアダルも、1995年に合弁会社を設立したが、中国側との対立で6年後には解散せざるをえなかった。しかし、2001年には独資企業を設立し、2002年から工場を稼働、現在、上海に2つの現地法人を設置、事業を拡大している。

35) 松嶋 (2004)、p.7。

36) リンガーハットは2002年に青島市に進出したが2003年には撤退した。撤退の理由としては「料理を取り分けて食べる中国では一品料理は難しく、値段も高かった」という(『日本経済新聞』2003年9月25日号)。ピエトロは2003年に上海市に進出したが2007年に撤退した。日本の6~7割という価格設定が現地ニーズに合わなかったことや、家賃や従業員向け宿舎などにかかるコストが予想より高かったことなどが撤退の理由に挙げられている(『日本経済新聞』2007年7月6日号)。力の源カンパニーも2004年から上海市にラーメン店を展開したが、合弁パートナーの現地企業との意見が合わず2007年に撤退した(『西日本新聞』2007年9月16日号)。ジョイフルも2008年に上海市に進出したが、初年度の売上が目標の半分以下にとどまったため2009年に撤退した(『日本経済新聞』2009年4月21日号)。

二度目のチャレンジが成功するかどうかは、企業の体力や企業を取り巻くその時々の経済環境などが左右するかもしれないが、こうした企業の再起は、中国で事業を行うには一度目の失敗をものとしめない不屈の起業家精神が必要なことも示唆している³⁷⁾。

第4節 小括

本章では、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携を地場企業の海外投資の面から分析した。特に、九州企業の海外投資の約4割を占める対中投資については、事例研究も加え、対中投資のパターンの変化を明らかにした。

九州の海外投資企業数は417社、海外投資件数は1,291社にのぼることが確認された(2010年末時点)。特徴としては、アジア投資の比率が高く、製造業のウェイトも高いことも把握された。しかし、九州企業の海外投資は1990年代前半がピークであり、その後は横ばいが続いている。その結果、九州企業の海外投資件数は全国の4.9%にとどまり、海外投資の水準が低いことも指摘した。

九州の対中投資企業数は286社、対中投資件数541件であり、九州企業にとって中国は最大の投資先である(2010年末時点)。しかし、日本企業との比較では、対中投資で大きく遅れをとっている。バブル崩壊やアジア経済危機を経て、2000年代の長引く不況が九州企業の体力を奪ってきたことや、中国ビジネスの失敗事例や撤退事例が喧伝されることなどで、九州企業が対中投資を慎重にならざるをえなかったと考えられる。

その一方、成功する企業や失敗しても二度目のチャレンジをする企業も出ており、対中投資のパターンも変化していることも指摘した。低賃金利用目的から技術志向・市場志向の投資へのシフト、黄海・渤海沿岸地域への投資のウェイトの低下と上海を中心とした長江デルタ地域への投資の拡大などがみられる。

中国の投資環境は今後より厳しさを増すと考えられるが、九州にとって中国が今後とも重要な投資先であることに変わりはない。中国政府が外資導入を奨励する分野において、九州企業の独自の技術、ブランド、信用力で競争優位を發揮していかなければならない。

37) 中国市場から撤退を余儀なくされた九州の外食産業のなかで、力の源カンパニーは香港の外食企業最大手・マキシムグループ(美心集団)と合弁会社をつくり、2011年に香港に出店、5年間で香港に30店舗、中国本土に50店舗出店し、中国市場に再挑戦する(『西日本新聞』2011年4月15日号)。また、同じく中国から撤退していたリンガーハットは、2010年時点でタイに1店舗しかない海外店を台湾、香港、中国などに拡大し、2013年度末までに40店に拡大すると発表した(『日本経済新聞』2010年10月14日号)。

第5章 九州の半導体産業と中韓台との連携

はじめに

九州は1980年代初めに全国の半導体の約4割を生産するほどの半導体産業の集積地となったことから、「シリコンアイランド九州」と呼ばれるようになった。ところが、1980年代末を境に、韓国の半導体産業が急速に台頭し、日本の半導体産業は劣勢に追い込まれた。また、台湾はファウンドリー（受託生産会社）という独自のビジネスモデルで発展し、九州に代わって台湾が「シリコンアイランド」と呼ばれてもよいような半導体産業の集積地となった。中国の半導体産業は、1990年代まで先進国との技術格差は大きかった。しかし、2000年に半導体産業を振興する施策が発表されてからは、中国国内の旺盛な半導体需要と積極的な外資系企業の誘致を背景に、急速な成長を遂げている。

こうして東アジアの半導体産業においては、日本の半導体産業が圧倒的な競争力を維持し、すべての分野で主導するという構図はもはやありえず、日中台韓がそれぞれ得意の分野をもち、激しい国際競争を繰り広げながら、一方で補完的な連携を強めるという構図が鮮明になっている。この結果、九州もかつてのように世界の半導体の1割を生産する地域ではなくなった。しかし、九州の半導体産業の量的な拡大がみられなくなったからといって、九州の役割が縮小したわけではない。むしろ、九州の半導体産業は、技術集約志向を強め、海外の生産拠点との棲み分けや国際競争力の維持・強化を図り、九州の生産機能を空洞化させることなしに、海外との分業ネットワークを進めている。

本章では、九州の半導体産業の発展過程をたどりながら、中韓台とどのように連携を深めてきたのか、そして今後どのような分業ネットワークを築いていくのかを明らかにする。本章で中国と韓国に加え、台湾を分析対象に加えるのは、台湾の半導体産業が独自の発展を遂げ、東アジアの半導体産業に大きな影響力をもつからである。以下では、まず九州の半導体産業の集積状況とその特徴を整理する。その上で、九州の半導体産業のアジア展開状況を貿易統計と半導体関連企業へのアンケート結果等から分析する。また、九州とアジアの半導体産業を結びつける上で重要な役割を担う産学官の半導体産業振興のプロジェクトについても事例研究を行う。次に、中韓台の半導体産業と九州の半導体産業との連携について、それぞれの国・地域の半導体産業の現状を踏まえながら、九州との連携の実態や可能性について分析する。そして最後に、九州と中韓台の半導体産業の分業構造がどのよ

うに変化しているかを考察する。

第1節 九州における半導体産業の集積

1. 九州の半導体産業の発展経緯

九州で最初に立地した半導体工場は、1967年に熊本に立地した三菱電機の半導体工場である。当時の半導体産業は、半導体が発明されてから9年しか経っておらず、生産工程はまだ労働集約的であり、大量の水も必要だった。そのため、労働力と水に恵まれた九州が半導体産業の適地とみなされ、1970年代から80年代にかけ、NEC、東芝、ソニー、松下電器産業、沖電気工業など大手電機メーカーの半導体工場が続々と九州に立地した。1980年代は日本の半導体メーカーがパソコン等に使われる^{ディーラム}DRAMで世界を席卷した時期であり、九州での半導体生産も急速に拡大した。1980年代初めには、九州は全国の約4割（数量ベース）の半導体を生産するまでになり、半導体産業の一大集積地として、「シリコンアイランド九州」と呼ばれるようになった¹⁾。

また、半導体工場を支える関連企業や関連産業の集積も着実に進展した。親企業の全額出資子会社や関連企業が進出するとともに、さまざまな地場企業が全く未知の分野であった半導体産業に参入した²⁾。半導体産業の集積が高まると、半導体工場に必要な装置や材料を供給する周辺産業も九州に進出し、九州の半導体産業の集積に厚みを加えた。装置関係では東京エレクトロン、アルバック九州、パナソニックファクトリーソリューションズ、素材関係ではシリコンウエハのSUMCOなどの大手メーカーが九州に生産拠点を設けた。また、大手メーカーだけでなく、地場のメカトロ企業や異業種の中堅企業なども積極的に半導体装置分野に参入した。半導体の製造拠点では「装置のメンテナンスが不可欠であり、スペアパーツや治具が必要になる。装置の開発や改良、メンテナンスは製造現場でニーズが生まれてくる」³⁾からである。半導体製造装置分野の参入に成功した代表的な地場企業としては、折尾精密（現・日本ファインテック）、櫻井精技、上野精機、ハヤシ、ピーエム

1) 友景（2010）、p.87。

2) 城戸が指摘しているように、「1970年代当時はボンディング工程の自動化が進んでおらず、作業員が顕微鏡を覗き込みながらチップとリードフレームを繋いでいた後工程では、積極的に地場企業へのアウトソーシングを行われた」（城戸 2004：p.12）。そして、「大手デバイスメーカーは、これらの協力企業に対して、研修の受入れや技術指導などを通して、徹底した技術移管を実施している」（同上）。当時、半導体産業に参入した代表的な地場企業には、日本電気グループの原精機産業、東芝グループの森電子工業（現・コニック）、三菱電機グループの天津電子、三矢電子などがある（同上）。

3) 岡野（2008）、p.82。

ティ、石井工作研究所などが挙げられる。

こうして九州内で大手半導体メーカーの拠点工場と関連企業や地場企業が工程間分業をしながら半導体を量産し、国内外へ供給するという生産体制が確立した。それは大手半導体メーカーごとの系列化を促す「協力工場の囲い込みによる系列垂直統合体制」⁴⁾でもあった。

しかし、1985年のプラザ合意をきっかけとした円高は、九州の半導体産業の拡大路線の修正を余儀なくした。円高によって、低賃金利用型の労働集約的な工程が東南アジアへシフトし、九州への半導体工場の立地は大幅に減少したからである⁵⁾。1980年代後半以降は、九州以外での半導体工場の立地が目立った時期でもあり、東北(東北エプソン、宮崎沖電気、日本モトローラ仙台等)や中四国(広島日本電気、三菱電機西条工場等)、三重県(東芝四日市工場)などに最新鋭の半導体工場が立地し、九州の半導体産業の地盤沈下が進んだ⁶⁾。

また、1990年代以降、韓国、台湾といったアジアの半導体産業が急速に台頭し、半導体産業の国際競争は激化した。韓国のサムスン電子や台湾のファウンドリービジネスは、日本の半導体産業の強力なライバルとなり、日本の半導体産業の圧倒的な競争力は浸食され始めた。2001年のITバブル崩壊はこの傾向を助長し、日本の半導体産業に大きなダメージを与えた。日本の半導体産業は、韓国や台湾のメーカーとの競争に晒されるDRAMからの撤退や系列を跨いだ企業再編によって生き残りを図った⁷⁾。九州においても、DRAMを生産する工場は淘汰され、企業再編が進んだ。九州の地場企業に与えた影響も大きく、系列取引の見直しなどによって地場企業は自立化を求められた。

こうしたなか、九州の半導体産業の役割や位置づけは大きく変化した。まず生産額の推移をみると、1970年代や80年代前半のような右肩上がりの成長はみられなくなった。図5-1で九州の半導体生産額の推移をみると、1970年代や80年代前半までは年率20%を超える成長が長期間にわたって続いたが、80年代後半以降は、1980年代末のメモリー好況、90年代半ばのウインドウズ・パソコンブーム、2001年のITバブルの時期を除けば、横ばいや落ち込みが激しい時期が目立つ。

九州の半導体生産額の全国シェアをみても、80年代半ばまでは上昇し続け30%水準に

4) 岡野(2008)、p.61。

5) 城戸によれば、九州での後工程工場の立地は1976年からの10年間で27社であったが、1986年からの10年間はわずか5社にとどまっている(城戸2004:p.12)。

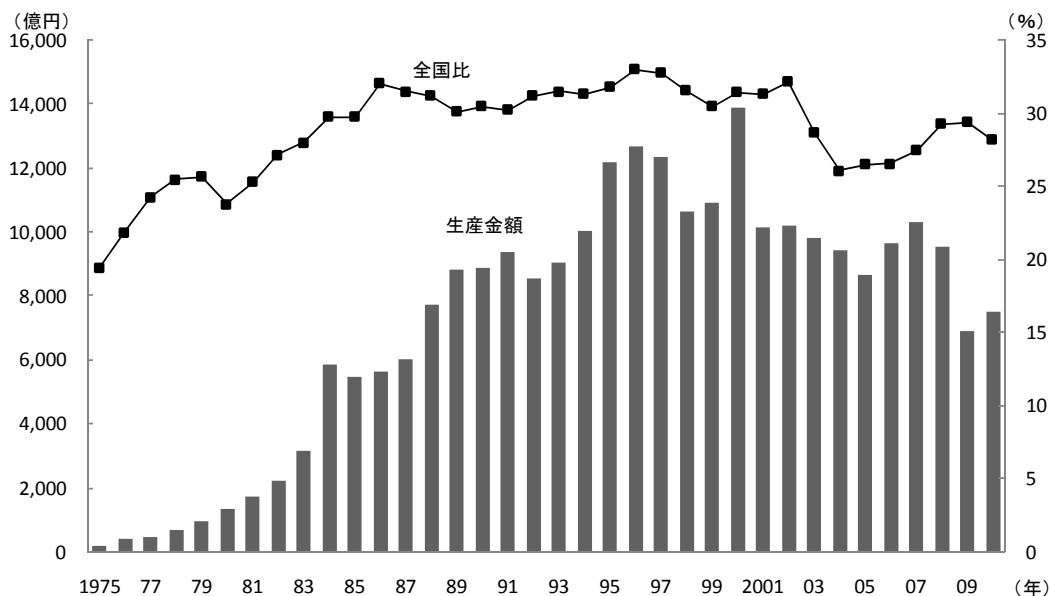
6) 高木(1990)、p.4。

7) 2000年には日立製作所とNECのDRAM部門が統合しエルピーダメモリ、2003年には日立製作所と三菱電機の半導体事業が統合しルネサステクノロジが設立された。また、半導体メーカー各社が半導体事業の分社化を進めた。なお、2010年にはルネサステクノロジとNECエレクトロニクスが統合し、ルネサスエレクトロニクスとなった。2012年には、産業革新機構と企業連合が共同出資し、ルネサスエレクトロニクスの経営再建を図ることになった。

達するが、それ以降はほぼ横ばいで推移している。2000年代以降になると、全国シェアは急落し、2004年には26%へと80年代初頭の水準にまで低下した。

2000年代半ばからは、徐々に全国シェアは持ち直しているが、生産額は大きく伸びることとはなく、2009年にはリーマン・ショックの影響で生産額は1980年代半ばの水準まで落ち込んだ。

図 5-1 九州における半導体生産額の推移



出所) 九州経済産業局提供資料より作成。

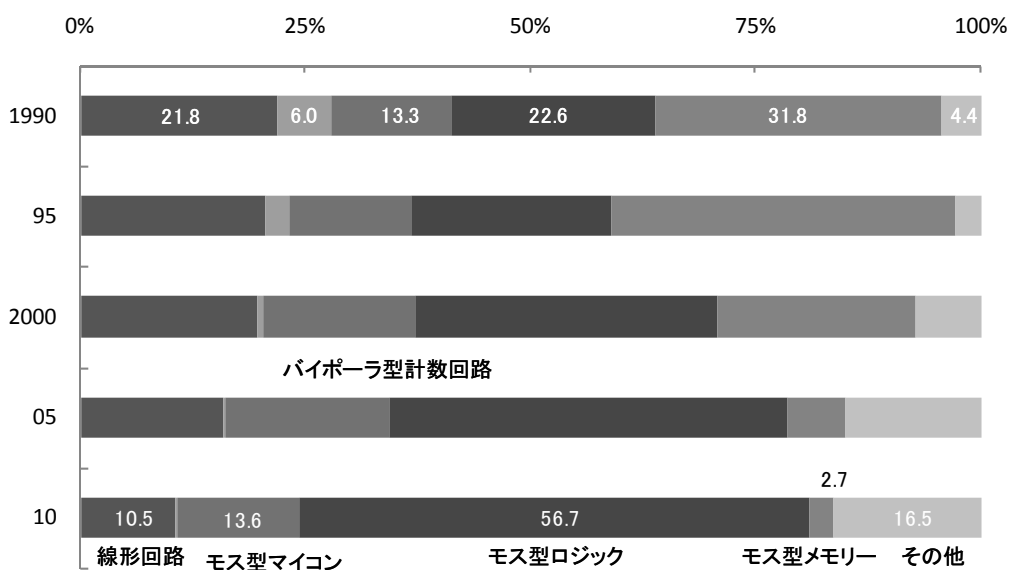
ただし、九州の半導体産業の量的な拡大がみられなくなったからといって、九州の半導体産業の役割が縮小したというわけではない。むしろ、九州の半導体産業は技術集約志向を強め、最新技術や次世代製品の開発拠点に位置づけられ、生産部門と設計開発部門を直結させる動き（本社機能、研究開発、試作評価機能の生産現場への併設等）や、1990年代後半からデジタル家電、携帯電話、自動車向けの半導体の需要の増大にあわせて、多機能化、小型化、統合化を進めたカスタム製品、スピード対応品、高付加価値製品などへの転換が進んだ。言い換えるなら、「単なる量産拠点から生産技術開発力をもった多品種少量生産拠点」⁸⁾へと九州の生産拠点の機能が高度化したともいえる。機能が高度化することによって、海外の生産拠点との棲み分けや国際競争力の維持・強化を図り、九州の生産機能を空洞化させることなしに、後述するように、海外との分業ネットワークを進めてきたといえるだろう。

九州で生産される半導体の品目の構成をみると、生産品目の変化は明らかである。図 5

8) 岡野 (2008)、p.65。

ー2によると、1990年にはモス型メモリーが31.8%の比率を占め、主力製品の位置を占めていたが、2000年代に入るとDRAMからの撤退によってモス型メモリーの比率が大幅に低下し、2010年には2.7%にまで低下した。代わってモス型ロジックの比率は1990年の20%台から2010年には60%弱までになり、主力製品の位置を占めることになった。つまり、九州の半導体産業がメモリー中心からアナログ系のロジックやロジックとメモリーを混載するシステムLSIへとシフトしてきたことを意味している。

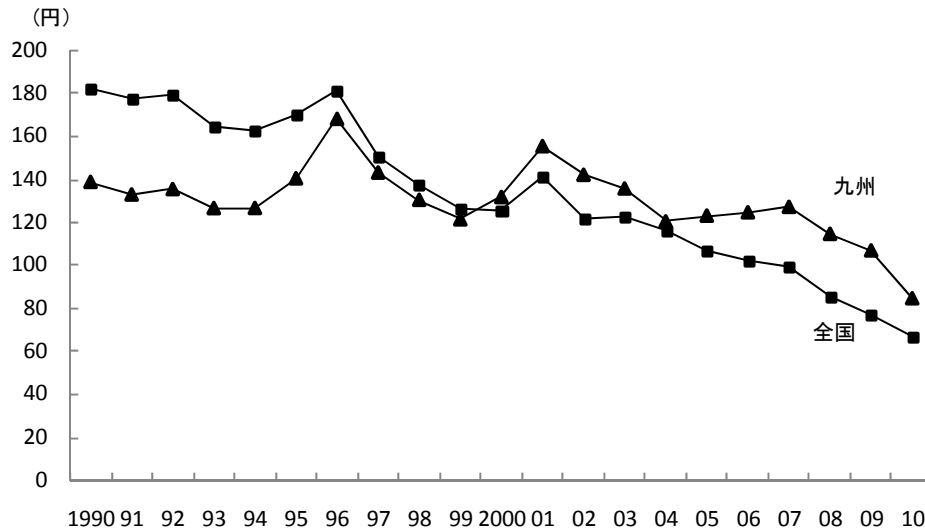
図 5-2 九州の品目別半導体生産額構成の変化



出所) 九州経済産業局提供資料より作成。

また、半導体の製品単価をみると、全国的に低下傾向にあるものの、九州の半導体の製品単価は全国ほどに低下していない。1990年代は全国の製品単価が九州の製品単価を上回っていたが、2000年以降は、九州の製品単価が全国の製品単価を上回り続けている。それだけ九州で高付加価値の半導体が生産されていることを示しているといえよう(図5-3)。

図 5-3 九州と全国の半導体の製品単価の推移



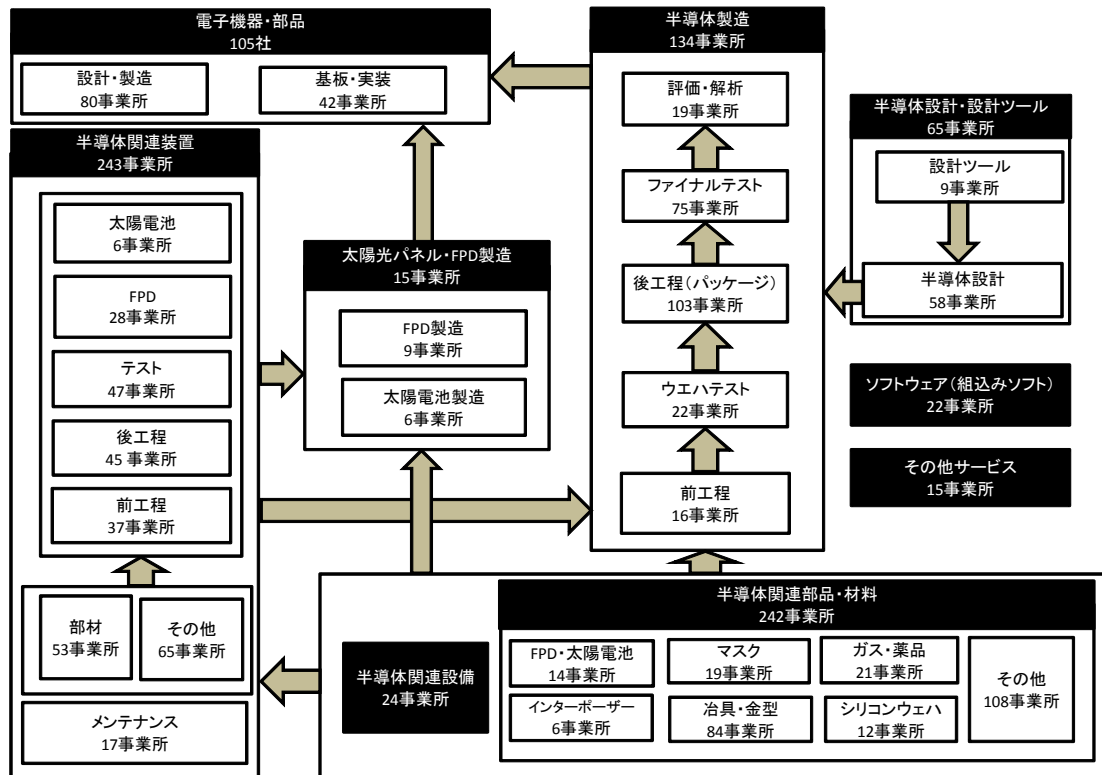
出所) 九州経済産業局提供資料より作成。

2. 九州の半導体産業集積の特徴

九州の半導体産業は、絶頂期の 1980 年代初頭と比べれば、日本国内、世界におけるウェイトを低下させているが、国内生産額シェアは依然約 3 割を有する。1980 年代半ばの円高、2001 年の IT 不況、そして 2009 年のリーマン・ショックという大きな環境変化を経ても、これだけのウェイトを持つのは、九州の半導体産業の集積が生み出す競争力を保持しているからだといえよう⁹⁾。

9) もちろんリーマン・ショックによる世界不況は九州の半導体産業に甚大な影響を与えた。2010 年に東芝は NAND 型フラッシュメモリーの組立を行う東芝 LSI パッケージソリューション(福岡県宮若市)を閉鎖し、東芝四日市工場に集約した。パナソニックファクトリーソリューションズは、2009 年に半導体製造装置の開発拠点でもあった鳥栖事業所を閉鎖し、甲府事業所に集約した。同じくパナソニック系のパナソニックセミコンダクターディスクリートデバイス熊本(八代市)も、2010 年に工場を閉鎖した。さらに、2011 年から 2012 年にかけて、急激な円高や競争激化によって、東芝北九州工場や日本テキサス・インスツルメンツ日出工場(大分県日出町)の閉鎖が発表された。このほか、2011 年にはルネサスセミコンダクタ九州・山口福岡工場(福岡県柳川市)が閉鎖され、パナソニックデバイスオプティカルセミコンダクター(鹿児島県日置市)も 2014 年に閉鎖予定である。2012 年には、ルネサスセミコンダクタ九州・山口の熊本錦工場と山口工場等が経営不振により売却または閉鎖されることになった。シリコンウエハーを生産する SUMCO グループも 2012 年に伊万里市や大村市等の生産拠点の再編や閉鎖を発表した。こうした工場閉鎖や事業の集約化が九州の半導体生産にどのような影響を及ぼすかは注視しなければならない。

図 5-4 九州における半導体産業集積の構図



出所) 友景 (2010 : p.91) より引用。

九州の半導体産業集積の構造を示すと図 5-4 のようになる。九州には半導体関連企業が全体で約 690 社あり、そのうち半導体の前工程や後工程にかかわる工場が約 130 事業所、設計・開発関連が 65 事業所、製造装置関連が約 240 事業所、部品や材料関係が約 240 事業所を数える¹⁰⁾。

このなかで九州の半導体産業の競争力の源泉となっているのは、大手半導体メーカーの拠点工場（前工程工場）である。九州には 16 の前工程の工場が立地し、東芝大分工場はシステム LSI、九州日本電気は車載マイコン、ソニーセミコンダクタは画像センサー、三菱電機はパワー半導体などの生産に特徴をもつ¹¹⁾。

前工程を支える後工程工場も、微細化技術や実装技術を集積させながら、NEC グループ、ルネサステクノロジ、ソニーグループなどが後工程の一大拠点を形成している¹²⁾。製造装置や材料関係では、前述の通り、世界的なシェアをもつ企業が拠点工場を九州に配置しているため、製造装置・検査装置、シリコンウエハの一大生産拠点にもなっている（前

10) 友景 (2010)、p.91。

11) 九州半導体イノベーション協議会 (2006)、pp.55-58。

12) 後工程メーカーの高度な生産技術として、微細加工技術、大口径ウエハ対応技術、短納期生産技術、WLP 等の高密度実装技術などが挙げられる (岡野 2008 : p.77)。

掲図 5-4 参照)¹³⁾。設計・開発関連企業は、九州での集積は遅れたが、半導体工場の機能高度化とともに、徐々に集積を高め、100 事業所を超えるまでに増加した。

また、図 5-4 には明示されていないが、半導体関連分野に参入した地場企業の集積も九州の半導体産業の強みになっているといえる。九州の半導体関連企業約 690 社のうち、地場企業は約 420 社にのぼる¹⁴⁾。地場企業が後工程や装置の分野で育ち、「下請け、支援事業から技術レベルを上げていき、自社ブランドの製品を製造する会社に成長する」¹⁵⁾ことは重要である。特に、2001 年の IT バブル崩壊によって、「系列垂直統合体制」が崩れ、地場企業が系列外取引で事業を拡大してからは、地場企業の自立化の傾向は強まっている。

一方、九州の半導体産業には弱みもある。濱田が指摘するように、「プロセス技術を担う本州本社の特定大手企業への過度の依存、九州地域での研究開発活動の層の薄さ、半導体を搭載する最終製品の開発・製造拠点の欠如、中国の後工程の規模拡大」¹⁶⁾などである。こうした課題は、九州に半導体産業が立地して以来抱えてきた課題であり、容易に解決できるような課題ではない。しかし、これまで見てきた通り、特定大手企業への過度の依存は、地場企業の自立化が進むことによって、徐々に薄まってきているといえるし、研究開発活動の層も、設計・開発企業の集積が高まることによって、厚みを増している。アジアの半導体産業との競争は脅威ではあるが、次に述べるように、九州の半導体産業にとってチャンスの拡大にも結びつく。これからは、九州とアジアの半導体産業がそれぞれの特徴を生かしながら棲み分けを図り、相互補完関係を構築していくことが重要となつてこよう。

第2節 九州の半導体産業のアジア展開

1. 九州の半導体産関連の貿易動向

九州の半導体産業は、九州内にユーザー（アプリケーションメーカー）がわずしか立地していないため、ユーザーが多数立地するアジアへの輸出志向は強かった。アジアでの電子機器の生産が増大すると、その傾向はさらに顕著になった。1990 年の九州の半導体輸出

13) 友景は、「世界中で半導体生産が盛んになればなるほど、相対的に日本企業のシェアは下がっているのが現状である。しかし、絶対的には、半導体生産量は米国に次いで 2 位であり、半導体製造装置や先端素材も含めると、日本は強い」(友景 2010 : p.90) と指摘する。

14) 1990 年代に地場企業の参入が増えた背景として、IT 革命により需要が増大するなかで、「半導体メーカーがデバイスの生産に集中するために製造装置の生産や設備メンテナンスをアウトソーシングしたこと」(城戸 2004 : p.14) が挙げられる。

15) 友景 (2010)、p.91。

16) 濱田 (2007)、p.12。

に占めるアジアの比率は 68%であったが、2000 年には 77%、2010 年には 90%へと上昇した。

それに加え、九州の生産拠点の機能が高度化し、九州の半導体産業がカスタム製品や高付加価値製品の生産にシフトすると、汎用品や量産品を生産するアジアとの間で、製品間の分業関係が形成された。それに伴い、九州からアジアへ輸出するばかりでなく、九州のアジアからの輸入も増加した。

また、1980 年代後半以降、九州からかなりの後工程部門が東南アジアへ移管されると、工程間分業も始まった。例えば、九州の半導体工場で前工程を行い、九州から東南アジアへ輸送し東南アジアの工場で後工程を行うというような分業が行われた¹⁷⁾。1980 年代前半までは、九州内でこうした工程間分業が行われていたが、それが国境を越えて外延的に拡大したということもできよう。

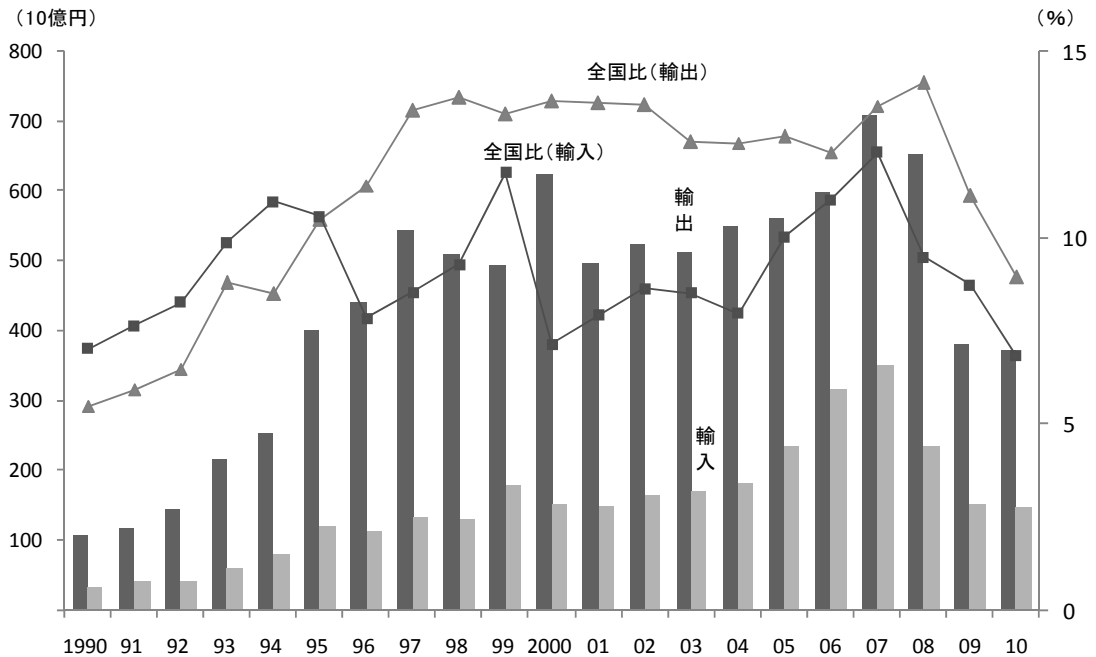
1990 年代以降、中国、韓国、台湾の半導体産業が成長すると、工程間分業は東南アジアだけでなく、中国、韓国、台湾を含む東アジア全域に広がった¹⁸⁾。こうした工程間分業が、どれだけ貿易額として計上されているか把握することはできないが、半導体貿易を増加させる要因となっているのは間違いない。

図 5-5 で 1990 年代以降の九州の半導体貿易の推移をみると、輸出は 1990 年代後半から 2000 年にかけて急増した。2000 年代初頭に IT 不況でいったん減少したものの、再び増加傾向をたどり、2007 年には 7,000 億円を上回り過去最高額に達した。2007 年の輸出額は 1990 年対比で見ると約 7 倍の規模になる。九州の半導体輸出額の全国比も、1990 年には約 5%にすぎなかったが、1997 年から 2008 年まで、約 13%前後で推移している。九州の半導体生産の全国シェアは徐々に低下しているが、輸出拠点としての地位はまだ維持していることを伺わせる。ただし、リーマン・ショックの影響は大きく、2008 年から 2009 年にかけて輸出額は大きく落ち込み、全国比もまだ回復していない。

17) 松原によると、東芝北九州工場で前工程処理されたウエハーの 3 割は海外工場で後工程処理し、1 日 1 回福岡空港からアジアの工場へウエハーが運んでいるという（松原 1996 : pp.91-92）。ヤマハ鹿児島セミコンダクタでも、ウエハーを福岡空港からマレーシアへ運び、後工程を行い、再度鹿児島に運び検査し、出荷しているという。松原は、このほか佐賀エレクトロニクスやロームグループのアポロ電子、ローム甘木、ローム福岡でも、タイなどの東南アジアの工場との間で工程間分業を構築していることを指摘している。

18) 友景によると、「IC の一部はウエハ状態で台湾に行つてウエハテストされ、再び九州に戻ってきて実装されている。これはテストに関わるコストが台湾の方が低いからである。テスト後、台湾から韓国に行き、韓国でパッケージングされる場合もある」（友景 2010 : p.95）という。九州経済産業局も、九州の半導体産業の工程間分業のケースとして、九州と韓国の間で水平分業が行われているケースをとりあげ、韓国で前工程処理された DRAM が九州に運ばれ、九州の企業が後工程を施し、日本国内に出荷している事例を紹介している（九州経済産業局 2001 : p.87、九州経済産業局 2002 : p.93）。

図 5-5 九州の半導体等電子部品の輸出入額の推移



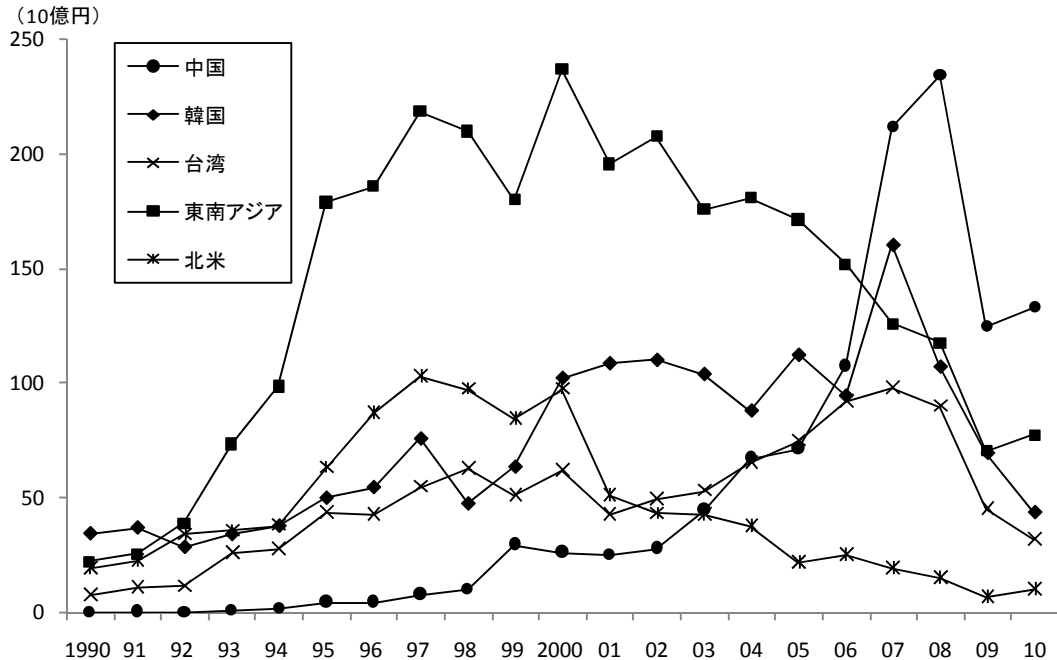
注) 九州は九州7県、山口県、沖縄県の合計。
出所) 財務省『貿易統計』より作成。

一方、輸入については、輸出額に比べると規模は劣るが、着実に増加してきた。九州の半導体輸入額が1,000億円を超えるのは1995年だが、2000年代には1,500億円台、2,000年代には2,000億円台に乗り、2000年代後半からは急速な輸入の増加が始まった。ピークを記録した2007年の輸入額を1990年と比較しても約10倍の規模になり、輸出額の伸びを上回る。2006年や2007年において九州の半導体輸入額は、半導体輸出額のほぼ半分ほどの規模に達しており、製品間分業や工程間分業によって、同じカテゴリーの品目内で輸出と輸入が同時に増える産業内貿易が進展しているとみてよいだろう。なお、輸入額においても、輸出額と同様、リーマン・ショックの影響は大きい。

国・地域別にみると、輸出では、中国、韓国、台湾、東南アジアが主要な輸出相手先である。ただ、年代ごとに主要な輸出先は交替する。1990年代後半から2000年代初頭にかけて、九州にとっての主要な輸出先は、シンガポールやマレーシアを中心とした東南アジアと北米であった(図5-6)。この時期には、シンガポールやマレーシアへの半導体の輸出額がそれぞれ韓国や台湾への輸出額を上回った年もあった。ところが、2000年代に入ると、東南アジアや北米への輸出額が減少し始め、代わって韓国や台湾への輸出が増え始めた。特に韓国への輸出額は2000年から1,000億円を超え、シンガポールやマレーシアへの輸出額を大きく引き離れた。さらに2000年代後半になると、中国向けの輸出が急速

な増加を見せ始め、他の追随を許さない最大の輸出市場となっている¹⁹⁾。

図 5-6 九州の主要な国・地域別半導体等電子部品の輸出額の推移



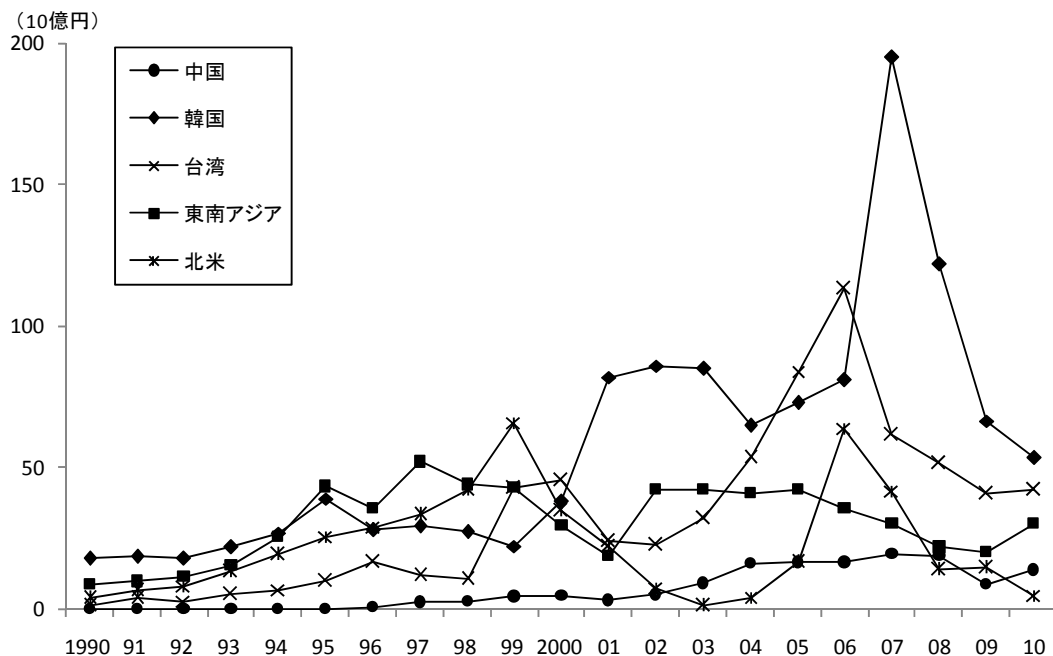
注) 1. 東南アジアはインドネシア、シンガポール、マレーシア、タイ、フィリピンの計。
 2. 九州は九州7県、山口県、沖縄県の合計。
 出所) 財務省『貿易統計』より作成。

輸入については、1990年代まで、韓国、台湾、東南アジア、北米からの輸入額に大きな差はなかった(図5-7)。しかも、輸入額は総じて横ばいで推移していた。ところが、2000年代に入ると、半導体生産大国となった韓国と台湾からの輸入が急増した。最初に目立った増加を見せたのは韓国であり、2001~2003年と2007年において韓国からの輸入額は、他の国・地域を大幅に上回った。2000年代半ばからは台湾からの輸入も急増し、2005年と2006年には韓国を上回る勢いをみせた。一方、東南アジアからの輸入は、1990年代も2000年代も目立った増減はなく安定した推移をたどっている。北米からの輸入は2000年代に入ると低迷し始め、輸入先としてウェイトが低下しつつある。中国からの輸入は、2000年代半ばから徐々に増えているが、まだ九州の輸入先としてのウェイトは小さい。中

19) 北米向けの輸出は徐々に比率を落としているが、九州から直接輸出されるのではなく、成田経由、関西国際経由もあり、九州の通関額に計上されていない可能性もあるので、北米向けの実際の輸出額はもっと大きくなるかもしれない。加峯・川畑によれば、「東芝北九州工場では、輸出のうち9割がアジア向け、1割が欧米向けとなっている」(加峯・川畑 2007: p.21)。同社では北九州工場にて前工程を経た半導体を、九州域内のグループ工場に輸送して後工程に移している。そして製品は、一旦、東芝物流の専用倉庫(福岡県志免町)に集め、仕分けを行い、アジア向けについては福岡空港へ、米欧向けについては東芝の他工場から集めた製品と集約して関西空港へ送り輸出しているという(同上)。

国で生産される半導体は中国国内向けが主であるためと考えられる。

図 5-7 九州の主要な国・地域別半導体等電子部品の輸入額の推移



注) 1. 東南アジアはインドネシア、シンガポール、マレーシア、タイ、フィリピンの計。

2. 九州は九州 7 県、山口県、沖縄県の合計。

出所) 財務省『貿易統計』より作成。

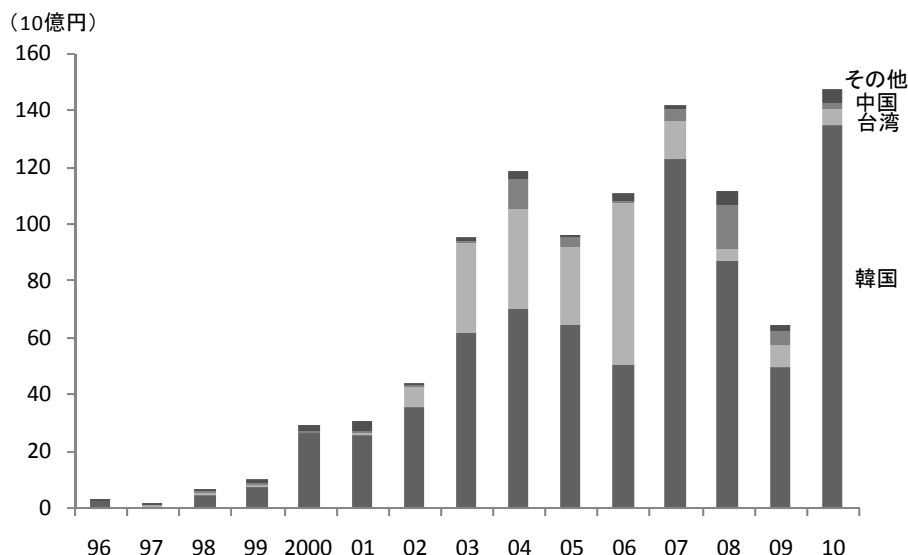
九州の半導体産業のアジア展開を貿易面からみる時、もう 1 つ重要な貿易品目となるのが、半導体製造装置である。半導体製造装置の輸出が増加した背景には、山崎が指摘するように、「(日本の) 製造装置メーカーの自立化、グローバル化が始まると、アジア企業も、日本および欧米製の最新鋭の製造装置、高性能の素材、部材、部品を購入できるようになった」²⁰⁾ことが挙げられる。日本製の半導体製造装置の輸出は、韓国や台湾の半導体メーカーの競争力を高め、日本の半導体メーカーの競争優位を低下させたが、日本の半導体製造装置メーカーにとっては、新たな市場の獲得となった。

図 5-8 で九州の半導体製造装置の輸出額の推移をみると、九州から半導体製造装置の本格的な輸出が始まるのは 2000 年代からであり、韓国向けの輸出が大半を占めていた。2003 年からは台湾向けの輸出も本格的に始まり、半導体製造装置の輸出額は 1,000 億円近くに達し、2006 年には台湾向けの輸出が韓国を上回る規模になった。ただ、台湾向けの輸出の増加は長続きせず、2007 年以降は再び韓国向けが大半を占めるようになった。2010

20) 山崎 (2008b)、pp.253-254。

年は、まだリーマン・ショックの影響が残っているにもかかわらず、韓国向け輸出は過去最高額に達した。なお、2008年において中国向けの輸出が台湾を上回る規模になったことも注目される。

図 5-8 九州の半導体製造装置輸出額の推移



注) 1. 2006年以前の半導体製造装置は、HSコード 845691000、854311000、901041000、901042000、901049000、903082000、903089100、903089910、903141000を採用。2007年以降はHSコード 848610000、901041000を採用。
 2. 九州は九州7県、山口県、沖縄県の合計。
 出所) 財務省『貿易統計』より作成。

このように九州の半導体製造装置の輸出は韓国向けが中心である。その要因としては、半導体製造装置の生産拠点が韓国に近い九州に立地していることと、九州が日本と韓国の物流の結節点に位置し、九州域外で生産された半導体製造装置が、九州を經由して韓国へ輸出されていることが挙げられる。特に、韓国への物流ルートについては、博多港と釜山港を結ぶフェリー航路が重要な役割を果たしている。博多港と釜山港を結ぶフェリーは1990年から就航しているが、2004年7月に高速フェリー「ニューカメリア」が週3便から週6便に増便したことによって、半導体関連の製造装置の輸出が増加したという²¹⁾。便数が増えたことがフェリーの利便性を高めたというのが直接の要因だが、もともとフェリーは利便性と定時性にすぐれていることから半導体製造装置などの精密機械の輸送には適していた。また、半導体製造装置が大型化することによって空輸が困難となったが、フェ

21) 『日本経済新聞』2005年6月21日号。

リーは大型トレーラーのまま積載できるという利点もあった²²⁾。

2. 九州の半導体関連企業の海外ビジネス

このように産業レベルで見ると、九州とアジアの半導体産業はそれぞれの得意分野を生かしながら順調に分業関係を深めているように見える。しかし、個別企業のレベルでは、むしろ強い危機意識をもって、海外ビジネスに取り組んだとあってよい。友景が指摘するように、「1985年以降は日本からアジアに半導体工場が移っていった。バブル経済崩壊後のリストラによって九州の半導体企業も組織変更になり、従来の系列ビジネスも切られる状況に直面した。これを機会に九州企業は、自活する道を探り、アジアに出て行った日本企業を追ってアジアにも目を向け始めた」²³⁾のである。その結果、個別企業レベルでも、九州の半導体関連企業の海外事業活動は活発になった。

まず、九州の半導体関連企業の海外取引の有無を、九州の半導体関連企業に対して実施したアンケート調査結果で見ると、海外取引がある企業が40～50%台を維持しており、半導体関連企業が海外ビジネスに積極的であることを裏付けている(図5-9)²⁴⁾。2004～2006年は「海外取引なし」が「取引あり」を上回っているが、これはむしろ国内需要が旺盛であったため海外取引にシフトする必要性が薄れたためと考えられる²⁵⁾。

ただし、半導体関連企業が海外に事業所を有するかどうかをみると、海外に事業所を有する企業はまだ2～3割の水準であり、海外に事業所をもたない企業が約7割を占める(図5-10)。2006年から2009年にかけては海外に事業所を有する企業の比率は低下する傾向すらみられる。第4章でみたように、九州の海外進出企業のなかには、三井ハイテック、イサハヤ電子、第一施設工業、佐賀エレクトロニクス、吉川セミコンダクタなど海外に拠点を確立し海外事業を拡大している半導体関連企業もある。しかし、半導体関連の地場企業全体で見れば、やはり50人以下の中小企業が多く、海外に進出したくても海外に事

22) 半導体製造装置だけでなく、韓国企業向けの液晶パネル製造装置もフェリーで運ばれている。「精密機械のため、輸送中の震動や温度変化は禁物。このため、運搬にはエアサスペンションや空調を装備した特殊トレーラーを使う。航空貨物は空港で積み替えが必要だが、車両ごと運べるフェリーなら韓国到着後もそのまま運べて安全性も高い」(『西日本新聞』2005年1月30日号)。このため、博多港と釜山港を結ぶフェリー航路は、「デジタル航路」や「液晶ルート」と呼ばれることもある。

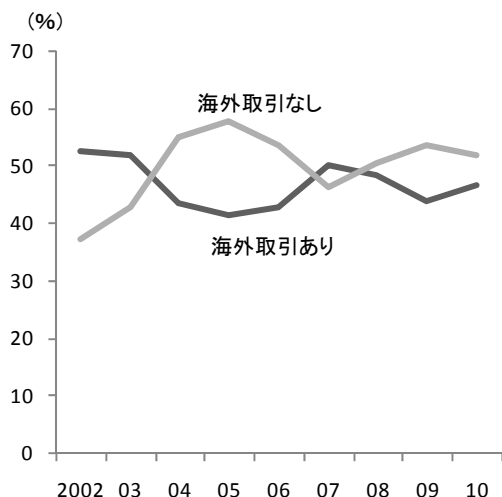
23) 友景(2010)、p.94。

24) 後述する半導体実装国際ワークショップ(Microelectronics Assembling and Packaging : MAP)を開催する際、半導体実装関連企業データベースの作成に合わせて、九州経済調査協会が毎年実施しているアンケート調査。例えば、2009年のアンケート調査では、896社・事業所に送付し、200社・事業所から回収。回答企業200社・事業所のうち、地場企業が全体の約3分の2を占める(上田2009:P.30)。

25) 海外取引の比率が低下した要因としては、商慣行の違いや代金決済の問題から商社経由の間接取引へ移行した企業もあるとみられる。

業所を展開できるほどの資金力、人的資源などが伴わないのが実情だといえよう。

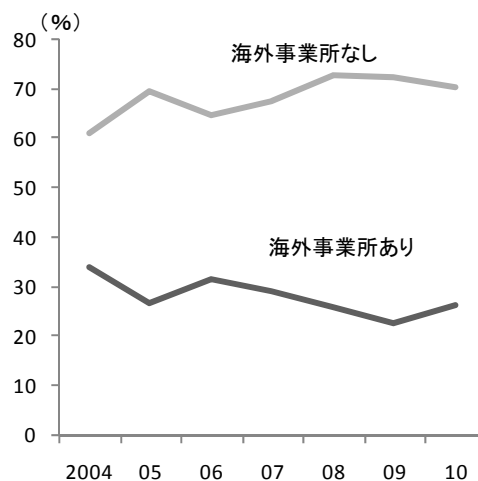
図 5-9 九州における半導体関連企業の海外取引の有無



注) アンケート対象企業は、『九州とアジアの半導体実装関連企業データベース』に掲載した九州の半導体関連企業。

出所) 九州経済調査協会『半導体実装技術に関するアンケート』各年版より作成。

図 5-10 九州における半導体関連企業の海外事業所の有無



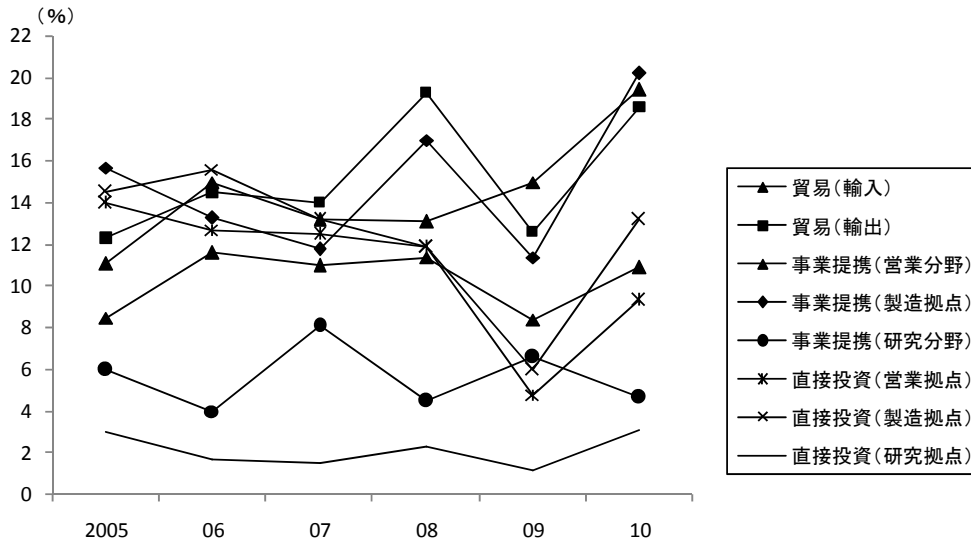
注) 図 5-9 に同じ。

出所) 図 5-9 に同じ。

こうしたなかにあって、九州の半導体関連企業が積極的に取り組みたい海外事業分野は、事業提携（製造拠点）、事業提携（営業分野）、貿易（輸出）への意向が強く示されている（図 5-11）。その理由としては、市場開拓という最優先の課題に直結する事業であること、そして事業リスクが少なく済むということが挙げられる。逆に、リスクを孕む直接投資は営業拠点であっても敬遠されている。研究分野で事業提携したり、海外に研究拠点を設けることについても関心は低い。

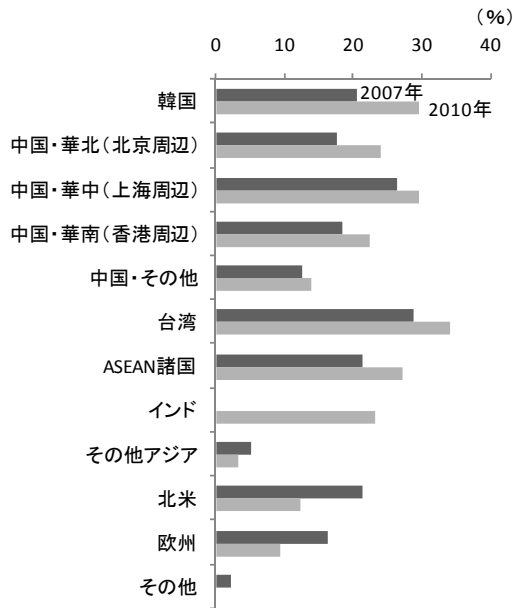
九州の半導体関連企業が興味をもつ国・地域は、販売先、調達先ともに、2010 年時点では台湾、中国・華中（上海周辺）、韓国、ASEAN 諸国への関心が高い（図 5-12～13）。特に、販売先、調達先で韓国への関心が顕著に高まる傾向がみられるほか、台湾、中国・華中（上海周辺）、ASEAN 諸国への関心も着実に高まっている。インドへの関心も中国の華北や華南並みに高いことは注目できる。その一方で、北米や欧州への関心は低く、しかも 2007 年から 2009 年にかけて関心も低下しつつある。九州の半導体関連企業の海外ビジネスは中国、台湾、韓国、ASEAN などアジアとのビジネスが中心になっていることがこのアンケートからも伺える。

図 5-11 九州の半導体関連企業が積極的に取り組みたい海外事業分野



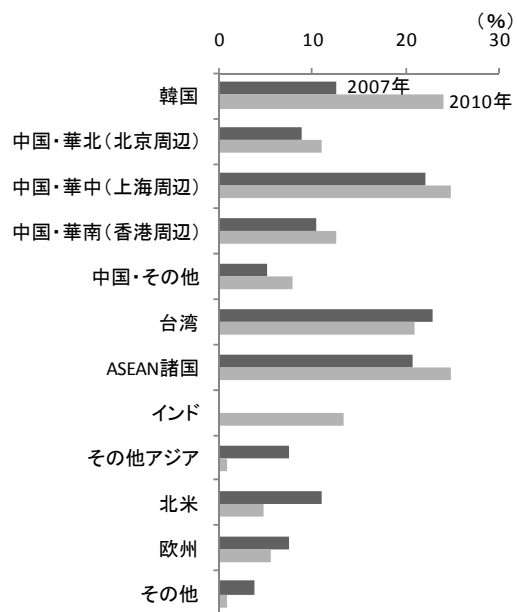
出所) 九州経済調査協会『半導体実装技術に関するアンケート』各年版より作成。

図 5-12 九州の半導体関連企業が興味をもつ国・地域(販売先)



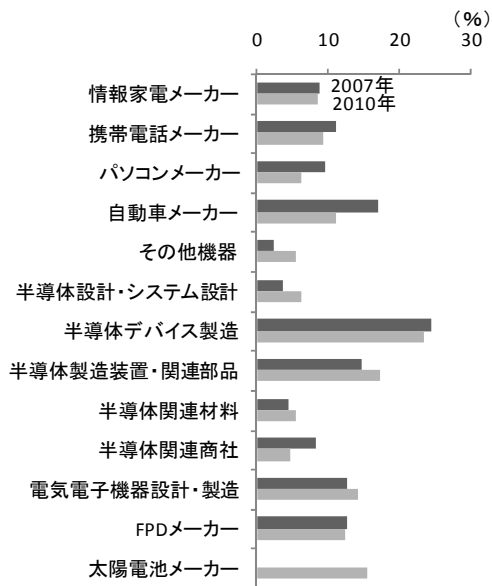
注) 1. 図 5-9 に同じ。
2. インドは 2010 年から追加。
出所) 図 5-9 に同じ。

図 5-13 九州の半導体関連企業が興味をもつ国・地域(調達先)



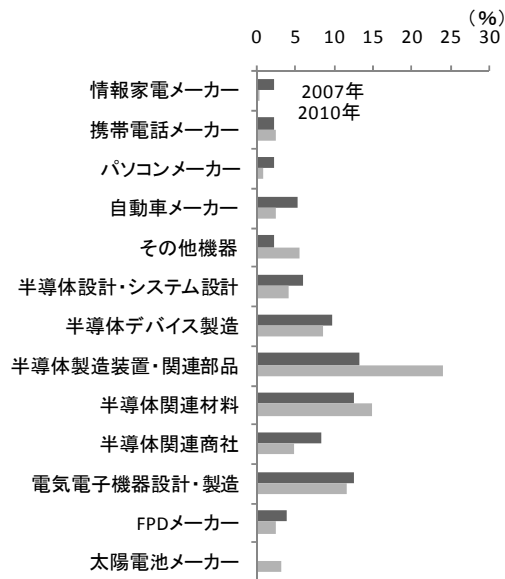
注) 1. 図 5-9 に同じ。
2. インドは 2010 年から追加。
出所) 図 5-9 に同じ。

図 5-14 九州の半導体関連企業が興味をもつ業種(販売先)



注) 1. 図 5-9 に同じ。
 2. 太陽電池メーカーは 2010 年から追加。
 出所) 図 5-9 に同じ。

図 5-15 九州の半導体関連企業が興味をもつ業種(調達先)



注) 1. 図 5-9 に同じ。
 2. 太陽電池メーカーは 2010 年から追加。
 出所) 図 5-9 に同じ。

九州の半導体関連企業がどのような業種に興味をもつかをみると、情報家電メーカー、携帯電話メーカー、パソコンメーカーなど直接半導体を使う業種というより、半導体デバイス製造、半導体製造装置・関連部品、半導体関連材料などへの関心が高い(図 5-14~15)。販売先では半導体デバイス製造や半導体製造装置・関連部品への関心が高く、調達先では半導体製造装置・関連部品、半導体関連材料、電気電子機器設計・製造への関心が高いという特徴もみられる。アンケートの対象となった半導体関連企業は地場企業の占める割合が高く、半導体の完成品を販売するというより、半導体製造にかかわる技術や部材を販売したり、調達することに重きを置くためだと考えられる。実際、上野精機、第一施設工業、九州エレクトロニクスシステムなどの中小中堅の製造・検査装置メーカーは、アジアとのビジネスに積極的である²⁶⁾。九州の半導体関連企業、特に地場企業の海外ビジネスの水準は、国際的にみればまだ低いのもかもしれないが、こうした地場企業が先導するかたちで着実に海外事業を展開しているのが、九州の半導体関連企業の海外ビジネスの実態であろう。

26) 半導体検査装置の上野精機の海外売上高比率は約 35% (2007 年 4 月期)、シリコンウエハー搬送装置の第一施設工業の海外売上高比率は約 50% (2007 年 1 月期) にのぼる (『日本経済新聞』2007 年 5 月 23 日号)。半導体検査装置の九州エレクトロニクスシステムは韓国企業と提携し、アジア事業を強化している (『日本経済新聞』2007 年 6 月 2 日号)。

3. 「シリコンシーベルト福岡」と「半導体実装国際ワークショップ (MAP)」

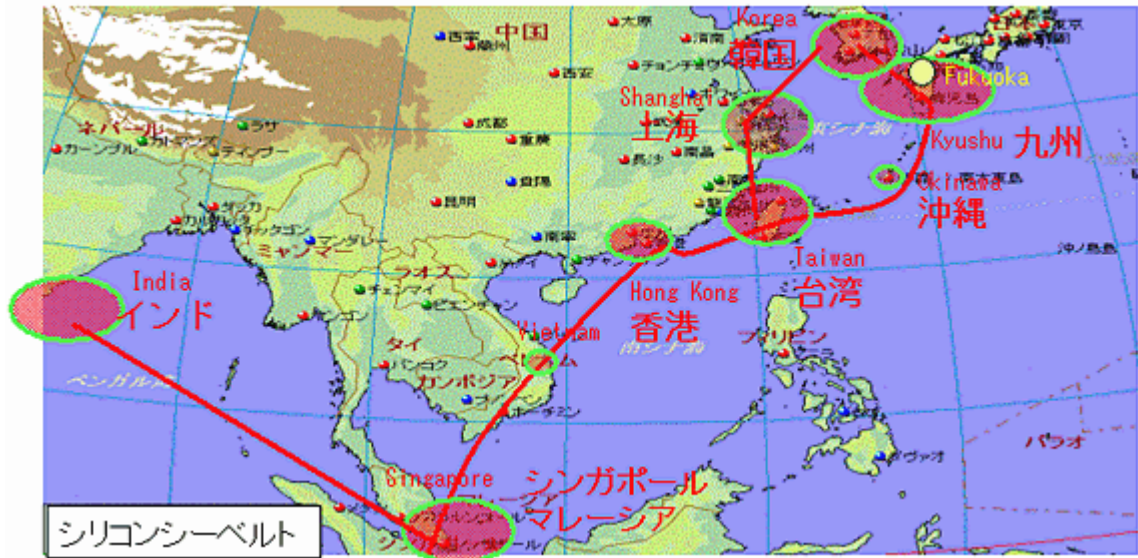
九州とアジアの半導体産業の結びつきを強めるもう1つの要因となっているのが、産官学で推進する国際的な半導体産業振興のプロジェクトである。九州には大手半導体メーカーの拠点工場が立地するが、工場自らの判断でアジアとの分業ネットワークを構築することはできない。地場企業は、アジアとの取引を着実に増やしているが、力不足は否めない。したがって、九州とアジアの半導体産業が連携するためには、企業だけでなく、行政や大学が参画するプロジェクトが求められた。そうしたなかで生まれたプロジェクトが「シリコンシーベルト福岡」と「半導体実装国際ワークショップ (International Workshop on Microelectronics Assembling and Packaging: MAP)」である。

「シリコンシーベルト福岡」プロジェクトは、福岡県が中心となり 2001 年からスタートした。京畿道 (韓国)、九州、上海、新竹 (台湾)、香港、シンガポール等からなる東アジアのシリコンシーベルト地域 (世界最大の半導体生産・消費地域) において、世界最先端のシステム LSI の開発拠点を構築することを目的とするプロジェクトである (図 5-16)。産学官で福岡県システム LSI 設計開発拠点推進会議を設立、人材育成、ベンチャー育成支援、研究開発支援、交流・連携促進、(企業の) 集積促進の 5 つの分野でさまざまなプロジェクトを展開している²⁷⁾。施設面でも、これまでに福岡システム LSI 総合開発センター、北九州学術研究都市産学連携センター、九州工業大学マイクロ化総合技術センターからなる中核施設や福岡システム LSI 総合開発センター内に設置された実装設計・試作センターなどが整備されてきた。

また、2002 年度から 2006 年度にかけては、文部科学省の知的クラスター創成事業 (第 I 期) に採択され、国の資金的支援 (総額 50 億円) も受けることができた。この期間中には、国の支援もあり、研究開発は年間 50 テーマの産学官研究プロジェクトを実施、福岡システム LSI カレッジ、ひびきの半導体アカデミー、九州大学システム LSI センターなどの技術者養成機関では、年間 300 人の設計人材を育成した。また、システム LSI 関連企業の集積についてはめざましい成果を挙げた。図 5-17 でみるように、システム LSI 関連企業が 2000 年度から 2006 年度にかけ約 5 倍に増加し、110 社の企業集積を達成し、文部科学省から全国の知的クラスターのなかでもトップクラスの実績を残したと高く評価された。

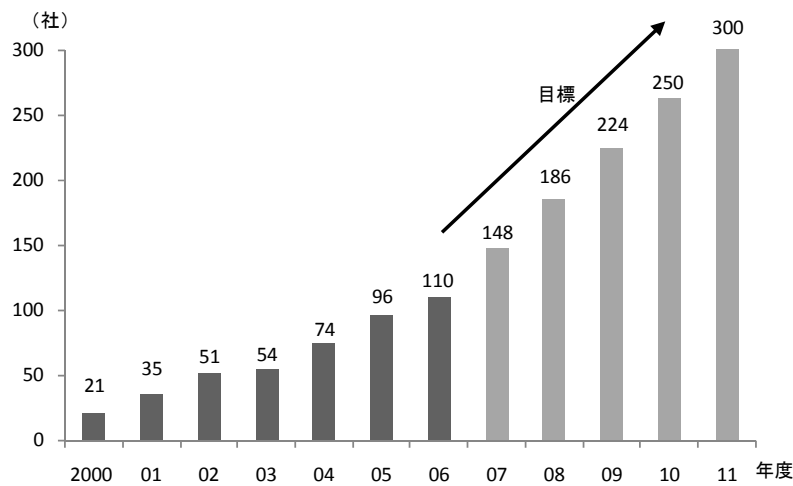
27) シリコンシーベルト福岡構想の推進母体として、産業界、大学、行政で組織。会員は、企業 204 社、大学教員等 54 名、研究・支援機関 13 団体、行政 4 団体、計 275 会員からなる。事務局は福岡県産業・科学技術振興財団。Kitagawa は、シリコンシーベルト福岡にみられるような多層的なイノベーションシステムは、大企業、大学や研究機関、中小企業、政府の支援などによって活気づいたクラスター間のネットワークの結節点を生み、技術のグローバル化の新たな局面を迎えていると指摘している (Kitagawa 2005 : p.799)。

図 5-16 シリコンシーベルトの位置



出所) 福岡システム LSI 総合開発センター <http://www.ist.or.jp/lsi/index.html> より引用。

図 5-17 システム LSI 開発関連企業の集積目標



出所) 大津留 (2007) より引用。

2007 年度から 2011 年度においても、引き続き、知的クラスター創成事業 (第Ⅱ期) に採択され、総額 80 億円が投入される。目標もさらにレベルアップされ、システム LSI 開発関連企業の集積を 110 社から 300 社に増やすことを目標とする (前掲図 5-17)。そして、それを実現するために、戦略的研究開発の推進として、基盤技術 (組込ソフトウェア、情報通信)、アプリケーション (自動車、バイオ、ロボット)、LSI 実装技術 (実装、設計、先端材料) を中心とした年間 100 テーマの産学官研究開発プロジェクトの実施、人材育成機能の強化として、年間 1,000 人のシステム LSI 開発人材の養成、国際展開力の強化として、海外機関との共同研究を 5 年間で 20 件実施することとしている。このなかで、国際展開

力の強化は、第Ⅰ期の事業では明示されていなかった戦略であり、第Ⅱ期から研究者の交流や海外研究機関との連携強化を通じたシリコンシーベルト各地域との連携が本格化する。

「シリコンシーベルト福岡」は、次のステップとして実装及び実証実験の新たな拠点整備を行った。半導体の後工程に関わる実装・試作と研究成果を製品化するために必要とされる評価・市場開拓（実証実験）する拠点の整備である²⁸⁾。前者は三次元半導体研究センター、後者は社会システム実証センターとして福岡県糸島市に 2011 年に完成した。LSI の設計から実装・実証まで一貫した支援体制を築くことで、先端システム LSI の開発拠点化を加速させるねらいである。

一方、半導体実装国際ワークショップ（以下、MAP）も、「シリコンシーベルト福岡」と同じ年の 2001 年にスタートした。MAP が開催されるきっかけとなったのは、1999 年度に実施した半導体産業調査である²⁹⁾。この調査で、九州の半導体関連企業の 4 割以上がアジアに顧客をもち、アジアとのビジネスに高い関心をもっていることがわかった。しかし、九州の半導体関連の中小企業が直接アジアの企業と交渉するのは難しい。そこで当時この調査メンバーの一人だった福岡大学の友景肇教授は、九州の企業が集結し、技術のプレゼンテーションを行い、九州からアジアに情報を発信すれば、アジアの企業も参加し、ビジネスにつなげることができると考え、MAP の開催を提唱、2001 年から MAP が開催されるようになった³⁰⁾。

MAP のプログラムは、基本的に、基調講演、技術プレゼン、ポスターセッション、商談会、工場見学などからなる。基調講演や毎年 30 数本に及ぶ技術プレゼンは英語での発表である。友景教授は、アジアの半導体企業が英語でビジネスを行っているのに、「日本人だけが通訳を入れた瞬間、日本人だけがアジアで異質なものになる」³¹⁾と考え、会議での公用語を英語にした。会議に先立ち作成される九州企業を中心とした約 900 社を掲載する半導体関連データベースも日本語版だけでなく英語版が作成される。MAP の参加者は 300 人（過去 10 年平均）であり、アジアを中心とした海外からの参加者も約 30 人強（過去 10 年平均）にのぼる。ブース出展企業は約 40 社程度（過去 10 年平均）あり、商談会も開かれる。商談件数は約 350 件（過去 8 年平均）、成約見込件数も

28) 半導体の後工程において、ワンチップの微細化や異種機能チップの混載や多層化が求められており、こうしたニーズに対応する技術が高度な実装技術である。

29) 九州地域産業活性化センター（2000b）。

30) 友景教授は、MAP だけでなく、MAP よりも早く 1998 年から始まった「デバイス実装研究会」や 2004 年から始まった「半導体目利きボード（STM）」、その他知的クラスター創生事業などで中心的な役割を果たし、半導体関係の企業や技術者のネットワーク化や数々の共同研究開発やビジネスアライアンスを成功に導いている。福岡システム LSI 総合開発センターの館長だった久保は、これらが実現しているのは、「技術課題に対する洞察力と技術や企業に対する目利き能力をバックに発揮される友景教授のプロデュース力」（久保 2007：p.4）によるものだと指摘している。

31) 友景（2005）。

約 80 件強（過去 8 年平均）となっている。2003 年から 2005 年にかけてと 2007 年には、MAP と同時に半導体逆見本市（RTS）も同時開催された。2003 年の逆見本市では、中国のハイアールや韓国のサムスンがブースを出展し、九州企業がアジア企業のブースを訪ね商談をする機会が設けられた。JETRO によると、日本国内で逆見本市が開催されたのは、これが最初だとのことである。

このように MAP は、シリコンシーベルト福岡と同様、産官学で推進されているが、民間企業のエンジニアの参加者が中心であることや商談の場が設けてあることからビジネス志向が強い。また、アジアからの参加者が多だけでなく、事前にアジア各国を訪問し積極的な招聘活動をしたり、会議では英語でアジアの参加者と直接コミュニケーションをとろうとしていることからわかるように、アジア志向が強い。アジア企業との直接的な関係構築に大きく貢献しているといえよう。

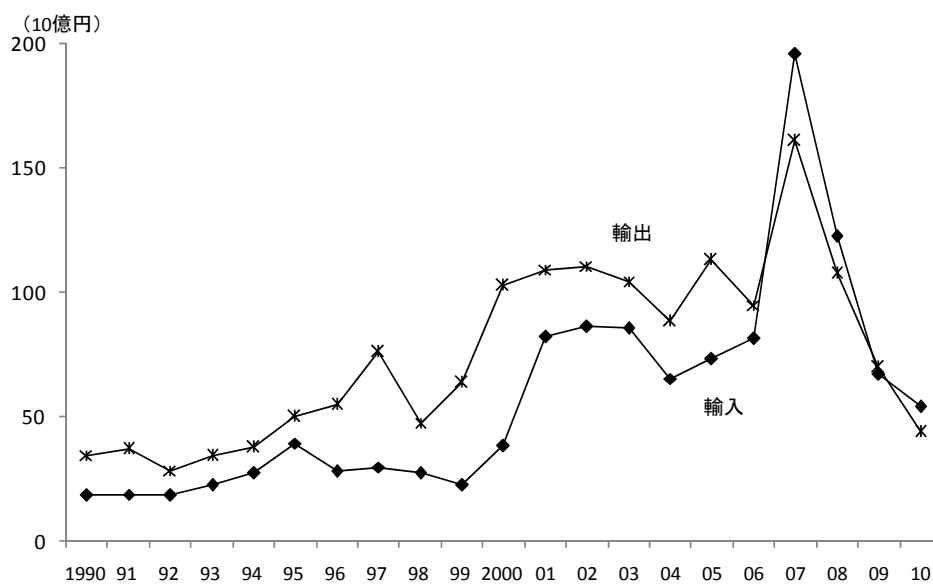
ところで、MAP は 2001 年から 2006 年までは、友景教授をはじめ民間企業のエンジニア、関係機関の担当者などからなる MAP 実行委員会が主体となって運営してきた。しかし、MAP が軌道に乗り出すと、MAP 開催期間以外にもコンタクトができる常設の機関が国内外から求められるようになった。そこで、2006 年に設立されたのがアジア半導体機構（Asia Semiconductor Trading Support Association : ASTSA）である。ASTSA は MAP の事業運営主体になるとともに、ウェブでの半導体関連情報の発信、ビジネスミッションの派遣・受入れ、アジアを中心とした海外関連機関との連携強化と交流促進などの事業を行い、九州の半導体関連企業のアジアビジネスを促進するとともに、アジアと九州の半導体関連産業を繋ぐ仲介役の役割を担う。これまで常設の機関がなかったため、九州とアジアの半導体関連機関との間で MOU 締結ができなかったが、ASTSA という常設機関の設立によって、2006 年に北京半導体行業協会（BSIA）、IMAPS-KOREA、マレーシア工業開発庁（MIDA）、2007 年に香港科技园（HKSTP）、2008 年にインド半導体協会（ISA）、2009 年に MEPTEC（米国の半導体実装関連団体）と矢継ぎ早に MOU を締結し、アジアを中心とした海外とのネットワークを着実に広げつつある。

第3節 中韓台の半導体産業との連携

1. 韓国半導体産業との連携

九州の半導体産業がアジアとのビジネスを拡大していくなかで、2000年から2005年にかけて九州の最大の輸出相手国となっていたのは韓国である（前掲図5-6）。2006年から中国に追い抜かれたが、それまでは2000年以降、常に最大の輸出先であり、輸出額は1,000億円を上回る水準をほぼ維持していた。輸入額も、2001年から急増しはじめ、一時輸入が落ち込んだ時期もあったが、2007年には輸入額が輸出額を上回り、2,000億円近くにまで達した（図5-18）。また、九州から韓国向けの半導体製造装置の輸出額も2003年以降、500億円を上回り、2010年には約1,350億円にまで増加した（前掲図5-8）。

図 5-18 九州と韓国の半導体等電子部品貿易の推移



注) 九州は九州7件、山口県、沖縄県の合計。
出所) 財務省『貿易統計』より作成。

なぜ、九州と韓国の半導体関連の貿易が増えてきたのか。それは韓国の半導体産業の成長プロセスに起因する。韓国の半導体産業は、1970年代にサムスン電子が半導体産業に参入することで本格的にスタートした。1980年代からは、DRAMの生産に特化、そして87年の半導体不況期に行った大型の設備投資によって一気に生産能力を高め、92年にサムスン電子はDRAM市場で世界第1位のシェアを握ることになった。ただ、韓国の半導体産業がDRAM生産に特化する戦略をとったため、韓国内で生産される家電や産業用電子機

器向けの半導体（アナログやロジック等）の供給能力は不足した。その結果、日本やアジアの日系企業からの輸入に頼らざるをえなくなり、日本から韓国への半導体の輸出が増加することになったのである³²⁾。九州の半導体産業も、前述の通り、DRAMの生産からアナログ系のロジックやシステムLSIへと生産品目を転換していたため、九州から韓国への輸出は増加した。一方、韓国の半導体産業が生産するDRAMは、台湾やシンガポールなどアジアでのパソコン生産が拡大するにつれて、アジアへの輸出依存度を高め、ついには日本市場の開拓にも成功し、韓国から日本への輸出も増加した³³⁾。

また、半導体製造装置の面でも、韓国の半導体産業が成長すれば、九州（日本）からの輸出が増加するという構造がみられる。半導体製造装置の分野では、日本企業が競争優位を維持しており、高性能の半導体製造装置を供給する立場にあるからである。実際、九州の地場企業のなかにも、韓国企業相手にシリコンウェハー搬送装置を販売した実績をもつ第一施設工業や、韓国企業と提携し半導体検査装置の韓国市場開拓に力を入れる九州エレクトロニクスシステムのように、韓国市場への参入意欲が高い企業も生まれている。

九州（日本）と韓国の半導体産業の間には、このように補完的な関係が認められるが、それと同時に競合する領域が大きいことにも留意しておかなければならない。つまり、韓国は最大の貿易相手であると同時に最大のライバルでもある。

DRAMやNAND型フラッシュメモリーでは、サムスン電子やハイニックスの韓国半導体メーカーと東芝やエルピーダの日本半導体メーカーは世界トップシェアを目指して熾烈な競争を行っている。九州の半導体産業は、かつては東芝をはじめとする日本の半導体メーカーのDRAMの量産拠点であったが、韓国半導体メーカーとの競争が激しくなるなか、日本の半導体メーカーは国内生産拠点を再編、エルピーダは広島、東芝のDRAMやNAND型フラッシュメモリーの生産拠点を四日市に集約し、九州でDRAMは生産されなくなった。システムLSI事業においても、東芝は巨額の設備投資を負担することを避けるため、2010年にサムスン電子と提携、最先端のシステムLSIの生産をサムスン電子に委託することを決定した。その結果、東芝大分工場はこれまで生産してきたシステムLSIの生産

32) 吉岡は、「韓国の家電部門は独自の製品開発という形をとらず、日本企業へのOEMを通じて生産体制を構築し、いわば日本製品の模倣を続けてきたといえる。この場合、中核部品となる半導体は家電製品本体の設計段階から仕様に合わせてつくられる専用品であるため、必然的に日本企業から調達しなければならない」（吉岡 2001 : p.19）と指摘している。

33) 吉岡によれば、「米国企業はシンガポールや台湾で生産された低価格パソコンを、1992年から日本市場にも投入し始めた」（吉岡 2001 : p.29）。日本のパソコン市場に低価格競争が持ち込まれると、日本企業も東アジアに生産ネットワークを構築せざるを得なくなり、この過程で韓国の半導体企業に成長機会が提供された」と分析している。この結果、韓国から日本への輸出が増加した。韓国から九州への半導体輸出の増加は、それを裏付けているが、九州の場合、半導体を使う組立メーカーが少ないので、九州で最終製品に組み付けられるというより、輸入の窓口としての役割を果たし、通関や製品テスト等をした後、関東、関西などへ搬送されているとみられる（同上）。

は続けるものの、画像センサー工場への転換を余儀なくされることになった。

九州の半導体関連企業へのアンケート調査をみても、韓国へ興味を示す企業は、中国、台湾に興味をもつ企業と比べ少ない（前掲図5-11）。それだけライバル意識が強く現れているともいえる。

以上をまとめれば、九州と韓国の半導体産業は、九州はアナログ系の半導体、製造装置、韓国はDRAMなどのメモリー、半導体の販売市場で双方が強みを発揮しながら連携と競争を深めていく関係にあるといえよう。

2. 台湾半導体産業との連携

九州の半導体産業にとって、台湾は、韓国や中国と同様、重要な貿易相手であったし、台湾は韓国を上回り中国に次ぎ2番目に興味のある国・地域である（前掲図5-11）。

台湾が九州にとって重要な連携先となっている理由としては、まず台湾がファウンドリー（受託生産会社）と呼ばれる独自のビジネスモデルで発展してきたことが挙げられる。ファウンドリービジネスは、1987年に設立された台湾積体回路製造（TSMC）によって始まり、その後聯華電子（UMC）など台湾各社がファウンドリーに参入し、90年代後半から急成長した。半導体の回路線幅の微細化が進むことで開発と製造のコストが膨らみ、開発・設計から製造までの一貫生産体制を維持することが困難となり、開発と製造の役割分担が進展したことが、台湾のファウンドリービジネスへの製造委託を増大させた。

台湾の半導体メーカーの売上高の世界シェアは11%に達し、九州に代わって「シリコンアイランド」と呼ばれてもよいような産業集積をもつようになった³⁴⁾。

これに対し日本の半導体メーカーは、設計開発から製造まで自社内で行う垂直統合型（Integrated Device Manufacturer : IDM）が主流であったため、台湾の半導体産業との関係は、米国や欧米のメーカーと比べ薄かった。しかし、半導体産業が水平分業型へシフトするなかで台湾の半導体メーカーとの関係は急速に深まっている。特に、エルピーダメモリーは、韓国半導体メーカーとのメモリー分野でのシェア争いに対抗するため、台湾との連携を急速に展開していた³⁵⁾。

九州の半導体産業からみると、九州にはエルピーダメモリーのような大手半導体メーカー

34) 2008年の世界半導体企業142社の総売上高に占める台湾企業の売上高の比率（産業タイムズ社2009a : p.4）。

35) エルピーダメモリーは、2003年に力晶半導体と業務提携、2007年には力晶半導体との合併会社である瑞晶電子を設立、さらに2009年には茂徳科技、華邦電子と相次いで業務提携し、台湾での生産を拡大してきた。しかし、2012年2月、円高と市況低迷によって経営破綻、会社更生法の適用を申請した。2013年に米マイクロン・テクノロジーが買収する予定である。

がないので、台湾に大がかりな製造委託をすることはない。しかし、九州の半導体設計企業が製品コンセプトを固め、台湾のファウンドリーに製造委託する分業は一部で始まっている³⁶⁾。また、台湾の半導体産業がファウンドリーを中心に発展すれば、設備投資も盛んになり、九州からの半導体製造装置の輸出も増加する。巨額の設備投資を負担できる半導体メーカーが限られてくるなか、TSMCやUMCなど投資余力をもつ半導体メーカーが立地する台湾は、九州の半導体製造装置メーカーにとって重要な取引先である。

また、台湾の半導体産業の開放的な分業体制も、九州の半導体産業との連携を促進する要因となっている。台湾の半導体産業は、「設計、フォトマスク、ウェハプロセス、パッケージング、テストの5つの工程が各々専門化した企業によって担われる水平分業体制」³⁷⁾を特徴としている。しかも、分業関係は台湾内で完結しているわけではなく、「テスト業を除く全セグメントで国外市場への販売が売上高の半分を超えている」³⁸⁾。つまり、水平分業体制は効率的であるばかりでなく、高い開放性、国際性を備えている。したがって、ファウンドリーを軸にした国際分業だけでなく、ファブレス（工場を持たない半導体設計・販売会社）などの分野でも国際的な事業活動は活発である。パッケージング、テストで世界シェア5～6割、設計業で米国に次ぐ2割の世界シェアを保持していることから、台湾企業の国際性を伺い知ることができよう³⁹⁾。

九州の地場企業のなかにも、台湾との補完関係を生かし、台湾企業との連携に乗り出す企業がある。例えば、半導体テスト会社のアルデート（福岡市）は、台湾や日本市場からのテスト業務の受注拡大をねらって、2006年に台湾の同業者の京元電子股份有限公司（KYEC社）と資本・業務提携を行い、KYEC社の子会社となった。また、半導体設計は九州の企業が行い、生産は台湾のファウンドリーが担当するという分業も始まっている⁴⁰⁾。

まだ実現はしていないが、今後期待される分業パターンとしては、台湾のファブレス企業が商品やデバイスを設計し、日本（九州）のセットメーカーに供給するパターンや、日本（九州）のデバイスメーカーが台湾のセットメーカーに高い技術力が必要とされるデバイスを供給するパターンなどが考えられている⁴¹⁾。福岡県産業・科学技術振興財団（ふくおかIST）と台湾の工業技術研究院（ITRI）のMOU締結は、共同研究を通じて九州と台湾の分業を後押ししようという試みでもある。

このように日本（九州）と台湾の関係は、競合面より補完的な関係が指摘されることが

36) 岡野（2008）、p.78。

37) 岸本（2008）、p.111。

38) 岸本（2008）、p.127。

39) 岸本（2008）、p.111。

40) 岡野（2008）、p.78。

41) 九州経済調査協会（2008c）、p.48。

多い。それは、「台湾の有する独自のポジション（米系企業との強いネットワーク、国際性、高い生産効率、ファウンドリーというオープン性、関連・支援産業の日本依存度の高さ）」⁴²⁾によるものだといえる。ただ、半導体の市場の大きさからみれば、台湾の位置付けは中国や韓国に比べ低くなる。もともと台湾はパソコンの生産基地であり、パソコンで使われるメモリー製品の需要が大きい。しかし、九州ではメモリー製品からロジックやアナログの生産にシフトしたため、台湾市場のニーズと必ずしも一致しない。しかも、パソコンをはじめ電子機器類の生産が台湾から中国へ生産移管していることも、九州（日本）からみて台湾市場の位置づけが低下する要因にもなっている。したがって、九州と台湾の半導体産業は、それぞれがもつ技術や生産設備の優位性を生かしながら、生産面での関係を強化していくと考えられる。

3. 中国半導体産業との連携

中国の半導体産業は、対共産圏輸出統制委員会（COCOM）の規制により外国技術の導入が制限され、長らく独自技術で半導体を開発していたため、先進国との技術格差は大きかった。1990年代にはNECやモトローラが半導体工場を設立したが、先進国との格差を埋めるまでには至らなかった⁴³⁾。

しかし、2000年に半導体産業を振興する施策（「ソフトウェア産業と集積回路産業の発展を促進する若干の政策（18号文件）」）が公布されてからは、中国国内の旺盛な半導体需要と積極的な外資系企業の誘致によって、中国の半導体産業は急速な発展を遂げている⁴⁴⁾。

近年はNECやモトローラに代わり、中芯国際集成电路製造（SMIC）や上海宏力半導体製造（GSMC）といった台湾系のファウンドリーや、ハイニックスSTやインテルといった新たな外資系企業が中国の半導体産業をけん引する⁴⁵⁾。こうしたなか、九州の半導体関連

42) 山崎（2008b）、p.253。

43) 1990年代に実施された「908工程（プロジェクト）」では、華晶電子、首鋼NEC、上海貝嶺、上海飛利浦、華越微電子が基幹企業となり、6インチウエハー、0.8～1.0ミクロンの生産ラインが導入された。1996年からは「909工程」が実施され、8インチウエハー、64MB、0.5～0.35ミクロンの生産ラインが導入され、IC設計開発も強化された。97年にはNECとの間で上海華虹NECも設立された（中川2007：pp.207-208）。

44) 18号文件では、中国国内に設立された半導体企業に対して、一律増値税（付加価値税）の法定税率17%のうち6%分を還付するなどの優遇策を打ち出した。しかし、2004年に米国が内国民待遇違反としてWTOへ提訴し、同年18号文件は失効した。それでも、中国政府は半導体産業の育成政策を形を変えて続行し、中国半導体産業の成長加速に大きく貢献した（今井2006：p.37）。

45) SMICは、米TI在職時に張忠謀（TSMC会長）の部下であった張汝京氏が2000年に上海に設立したファウンドリーである。GSMCは、台湾プラスチックの総帥・王永慶の息子である王文洋が2000年に上海に設立したファウンドリーである（中川2007：p.216-217）。また、ハイニックスSTは、仏伊合弁のSTマイクロエレクトロニクスと韓国ハイニックス半導体の合弁企業。インテルは、2007年に大連に前工程工場の建設を発表。インテルは上海、成都にも後工程工場をもつ（濱田2008b：p.161）。

メーカーも急速に中国への関心を高めている。

九州の半導体メーカーにとっても、中国の最大の魅力はやはり市場の大きさである。中国の半導体市場は、中国が世界の工場化したことにより、世界の約40%を超えるシェアを占めるまでになり、世界最大の半導体市場になった⁴⁶⁾。しかも、中国では半導体市場の成長に生産が追いついておらず、需要と供給のギャップは大きい。今井の試算によれば、これだけ旺盛な需要がありながら、中国の半導体の自給率は6%前後の水準で伸び悩んでいる⁴⁷⁾。したがって、中国で半導体を大量に使用する電子機器を生産すればするほど、世界の半導体需要を誘発することになり、日本からも中国向けの輸出が増大する。九州の中国向けの半導体輸出をみても、2006年から中国向け輸出は急増、2007年から韓国を上回り、九州にとって最大の輸出国となっている。

半導体製造装置関連も、中国の半導体生産が拡大するにつれて中国向け輸出が増大する兆しがみられる。韓国向けの輸出額に比べれば、中国向けの輸出はまだ少ないが、2008年にはすでに台湾向けの輸出額を上回る規模になっている。日中間で工程間分業が見直されることによって、日本から中国に半導体製造設備が移設されることも、今後輸出増の要因となってこよう。

また、急速な半導体需要の拡大を背景に、市場立地型の後工程工場を中心にした現地生産も進展した。日本企業は、NEC以外は総じて前工程工場での進出には慎重だが、後工程工場に進出する企業は多い。東芝や富士通は1980年代から技術協力や合弁によって後工程での現地生産を行ってきたし、その他の主な日本の半導体メーカーも後工程工場で中国に進出している⁴⁸⁾。中国では知的財産権などの面でリスクもあるが、それを上回る市場の大きさや生産コスト面でのメリットが大きいと判断されたためである。九州の半導体関連メーカーも、大手半導体メーカーの中国展開に合わせて、中国進出に踏み切った企業は多い。特に中国の半導体産業が集積する上海周辺に九州の半導体関連メーカーは集中する。例えば、第4章でみたように、三井ハイテック、アスカコーポレーション、上野精機、プレシード、エスティケイテクノロジー、シンテック、井上喜のような半導体関連メーカーの上海周辺への進出がみられる。

中国市場での競争条件が厳しくなるにつれ、設計段階から現地化することも求められるようになった。中国市場に参入するためには、「最終製品と擦り合わせをしながらLSIを設

46) 産業タイムズ社によれば、中国の半導体市場の世界シェアは、2006年29.3%、2007年33.7%、2008年40.3%となり、その後も増え続け、2010年には45.4%になると見込まれている（産業タイムズ社2009b：p.60）。

47) 今井（2006）、p.36。

48) 国吉（2007）。

計段階から作り込む必要があり、日本で生産した半導体製品をもっていくという発想では勝負できない」⁴⁹⁾とみられているからである。これに加え、中国には設計を担う優秀な人材も豊富で、しかも人件費コストが安いことが、設計の現地化を促す要因となっている。中国の半導体統計をみても、2003年頃までは後工程比率が7割であったが、2006年には設計が約2割、前工程が約3割、後工程で約5割のウェイトをもつまでになった⁵⁰⁾。特に設計関係では、中国地場系のファブレス企業が急成長し、2000年の100社前後から2005年には500社近くに激増したという⁵¹⁾。九州の半導体設計企業の間でも、中国の設計企業との連携への関心が高まっている。

以上のように、中国の半導体市場の急速な拡大、そしてそれに伴う中国半導体産業の成長は、九州の半導体産業からみれば、輸出や輸入、工程間分業、中国進出、関連産業への波及などビジネスチャンスの拡大につながり、日中連携のさまざまな可能性を生み出している。しかし、それは同時に、九州が得意分野を磨き、中国と相互補完的な関係をつくっていない限り、中国の半導体産業が将来強力なライバルとして台頭する可能性が高まっていることを示唆してもいよう⁵²⁾。

第4節 九州と中韓台の半導体産業の分業構造の変化

九州、韓国・京畿道、中国・上海、台湾・新竹、香港、シンガポール等からなる東アジア地域は、「シリコンシーベルト福岡」構想で謳われているように、世界の半導体の約65%を生産し、約70%を消費する地域である。これまで韓国、台湾、中国の半導体産業が急速に発展し、中国が世界の工場化することによって、世界の半導体の生産・消費の中心地となり、その趨勢はこれからも変わることはないだろう。

しかし、日中韓台を中心にした東アジアの半導体産業を取り巻く環境はこの30年間で大きく変化した。1980年代まで日本が世界の半導体産業をリードしていた時代には、市場は東アジアよりも欧米が重視され、生産は開発・設計から前工程、後工程まで日本国内で

49) 岡田晴基・富士通マイクロエレクトロニクス社長談（『日本経済新聞』2009年9月12日号）。

50) Wang (2007)。

51) 現地調査（2007年）によれば、北京中関村の設計企業は約100社、設計企業のトップ10のうち、4社が北京中関村の企業で占められる。これらの多くの企業は、留学帰国組が起業している。

52) 中川は、独自の製品開発能力の低い台湾企業にとって、中国における生産と一部の研究開発を展開することは、台湾における半導体産業の存在意義をなくしかねないリスクを孕んでいると指摘しているが（中川 2007：p.223）、九州と中国の間にも同じようなリスクがあるといえるかもしれない。九州の半導体産業は、台湾の半導体産業と違い、マーケティングやマネジメント機能は弱いため、九州（日本）の半導体産業が中国との関係を深めれば深めるほど、九州の半導体産業が置かれる状況は、台湾以上に厳しいものになる可能性もある。

完結していた。80年代後半になると、円高により東アジアに後工程工場が展開するが、それはあくまで「低賃金の労働力を活用するという日本モデルの階層的・外延的拡大」⁵³⁾にすぎなかった。1990年代になると、韓国や台湾の半導体産業は、日本の半導体産業の技術を取り込み、独自のビジネスモデルを展開することによって、日本を脅かす存在として急速に台頭した⁵⁴⁾。1990年代以降、「アジアを低賃金の生産工程として活用する時代は終わった」⁵⁵⁾とする指摘もある。2000年代には中国の半導体産業が本格的に立ち上がり、そして何よりも中国の半導体市場は世界最大の市場として圧倒的な存在感を持つまでになった。

こうして東アジアの半導体産業において、日本がすべての分野で主導するということはもはやありえず、日中韓台の半導体メーカーが、「ビジネスモデルやデバイス領域、装置や材料などの周辺領域、ターゲット市場でそれぞれ得意分野を持ちつつ、相互に結びつきを強めている」⁵⁶⁾ような状況となっている。いわば連携と競争が同時併行するような局面に入ったといえよう⁵⁷⁾。

連携と競争の背景にある日中韓台の得意な領域（強み）を整理すると図5-19のようになるだろう。日本は1980年代におけるような圧倒的な競争力は保てなくなったが、アナログやロジックの分野の半導体製品では高い技術力を維持している。NAND型フラッシュメモリーにおいても東芝が韓国勢としのぎを削りながら生産能力を拡大している。また、半導体製造装置、部品・素材では日本が依然圧倒的な競争力をもち、世界シェアは50%以上にのぼる。韓国の強みは、DRAM等のメモリーであり、世界第1位のシェアをもつ。ビジネスモデルは日本と同様、垂直統合型（IDM）であるが、欧米型のトップダウンの経営によってサムスン電子は他の追随を許さない。台湾はファウンドリーやファブレスという水平分業型のビジネスモデルに特徴をもつ。高い生産効率を武器に、国際的なビジネスを展開していることも台湾の強みである。中国の強みは巨大な市場である。それに加えて、台湾と同じタイプのビジネスモデルが定着し、世界の半導体メーカーの投資を呼び込んでいる。今後、装置や部材の分野を除けば、あらゆる領域で中心的

53) 山崎 (2008b)、p.253。

54) 岡野は、1990年代以降、「九州で前工程をすませて海外で後工程を行うという企業系列別の国際分業」から、「海外で前工程から後工程まで一貫して生産したり、海外で前工程をすませたウェハを九州に輸入して後工程を行うパターン」(岡野 2008 : p.65) も出始め、国際分業のスタイルが多様化したと指摘する。

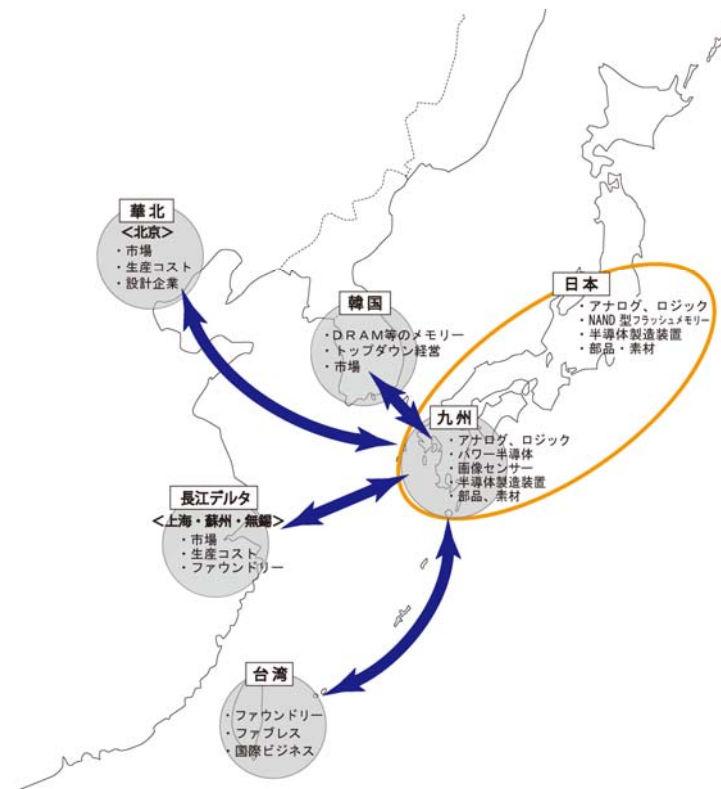
55) 山崎 (2008b)、p.247。

56) 岡野 (2008)、p.217。

57) 山崎は、「アジアの半導体生産は、日本の技術を軸としながら、相互に技術親和性を高め、製品分野、製造技術の個性化を模索する、新しい連携と競争の段階へと移行しつつある」(山崎 2008a : p.1) と指摘する。その理由として、アジア企業が、日本の素材、部材、部品、装置の購入、日本の技術者の採用によって、生産規模と製造技術力を急速に高めることに成功したこと、アジア企業の個性的なビジネスモデルの追求したことなどを挙げている。

な役割を担うことも考えられる。

図 5-19 日中韓台の半導体産業の得意な領域



注) 九州半導体イノベーション協議会 (2006 p.103) の図表Ⅱ-5-6を修正。
出所) 九州半導体イノベーション協議会 (2006)

九州の半導体産業も、こうしたなかにあって自らの強みを磨いていけば、東アジア半導体産業の連携と競争の中で独自のポジションを築くことができよう。九州の強みのひとつは、40年以上にわたって培ってきた産業集積と技術の集積である。九州では半導体産業の再編のなかで DRAM は生産されなくなったが、アナログやロジック等の製品分野では依然日本の生産拠点である。なかでもパワー半導体や画像センサーの生産では九州は拠点性を高めている⁵⁸⁾。半導体製造装置や材料についても、東京エレクトロンや SUMCO などの生産拠点がある。これに加えて、九州には実装分野、装置、モジュール、部品などの

58) パワー半導体は電力制御によって省エネを実現する半導体で、電気自動車、消費電力を節約する家電製品、再生可能エネルギーの効率的利用に向けて需要が拡大している。三菱電機パワーデバイス製作所(福岡市)は、パワー半導体で世界第2位の三菱電機の開発と生産の拠点である。また、画像センサーは光を電気信号に変えるための半導体で、デジタルカメラやスマートフォン向けに需要が拡大している。ソニーは、2008年に東芝へ長崎の半導体工場を売却していたが、2010年に買い戻し、画像センサーの設備能力を増強した。ソニーセミコンダクタの長崎と熊本の工場が画像センサーの生産拠点である。東芝大分工場も、最先端のシステム LSI の生産がサムスン電子に生産委託されるようになるため、画像センサーの生産工場に転換する。

分野で高い技術をもった地場企業の集積がある。「九州に多数存在する中小企業がネットワークを形成し、海外、特にアジアでのビジネスへ展開することが、九州半導体の生き残りの道」⁵⁹⁾となり、かつて大手メーカーに過度に依存する九州の半導体産業の弱点を克服することにもつながる。

また、シリコンシーベルト福岡や MAP のような産官学による産業振興策は、九州の半導体産業の強みになっているといえる。行政や大学がリードするかたちで、共同研究や技術開発を進めれば、大手企業ばかりでなく、地場企業も参加して、微小電子機械システム (MEMS)、センサー、環境などといった新たな分野の技術開発に取り組むことができる。そして、デジタル家電、携帯電話、自動車といった分野だけでなく、医療機器やロボットなどの新たな分野で九州の半導体産業の新たな強みを創出することも可能になるだろう。

第5節 小括

本章では、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携を産業面でリードする半導体産業を分析の対象とした。九州は1980年代から「シリコンアイランド九州」と呼ばれる世界有数の半導体産業の集積地である。1980年代末からは韓国の半導体産業が台頭し、90年代後半からは台湾の半導体産業、2000年代に入ると中国の半導体産業が急速な発展を遂げている。こうしたなか、日中韓と台湾の間では、製品間分業や工程間分業によって産業内分業が進展した。

九州にはもともと半導体のユーザーが少なく、アジアへの輸出志向は強かった。1990年代後半は東南アジアや北米への輸出、2000年代前半は韓国、台湾への輸出、そして2000年代後半は中国への輸出というふうに、年代ごとに主要な輸出先は交替した。輸入の面では2000年代から韓国、台湾からの輸入が急増した。九州の半導体関連企業も、海外取引がある企業は40～50%台にのぼり、アジアをはじめとする海外ビジネスに積極的である。半導体産業がアジアに生産拠点を移し、国内事業が縮小するなかにあって、九州企業は強い危機意識をもって海外ビジネスに取り組んだと捉えられる。

九州で特徴的なことは、九州とアジアの半導体産業の連携を促進するために、産官学が一体となったプロジェクトを推進していることである。その代表的な事例として、「シリコンシーベルト福岡」と「半導体実装国際ワークショップ (MAP)」を考察した。九州には大手半導体メーカーの拠点工場が立地するが、工場が自らの判断でアジアとの分業を構築

59) 友景 (2010)、p.98。

することはできない。地場の半導体関連企業も単独でアジアビジネスに参入できる企業は限られる。その意味で、産官学のプロジェクトは重要な役割を担ったと高く評価できる。

アジアの半導体産業において、日本・九州がすべての分野で主導するということはもはや不可能となった。日中韓台の半導体産業がそれぞれの得意分野をもちつつ、お互い連携を深める時代に入ったといえる。九州が強みを発揮できるのはパワー半導体や画像センサーなどであり、半導体製造装置や材料についても競争力は強い。九州の半導体産業は自らの強みを磨いていけば、アジアの半導体産業の連携と競争の中で独自のポジションを築いていくことが課題であると指摘した。

第6章 九州の自動車産業と中韓との連携

はじめに

九州と韓国・中国の自動車産業は、2000年代に入って急速な発展をみせた。九州の自動車生産台数は100万台を超えたが、韓国は東南圏が約200万台の生産能力をもち、中国各地の自動車生産拠点の自動車生産台数も、各々九州とほぼ同等の50～100万台に達している。しかも、韓国と中国の主要な自動車生産拠点は沿海部に立地し、九州とは地理的に近い距離にある。また、九州の自動車産業は、トヨタ自動車と日産自動車とダイハツ工業がけん引役を果たすが、韓国の自動車関連企業は日本の自動車関連企業と広範囲で長期的な協力関係のもとで成長してきた。中国においても、ダイハツ工業を除けば、トヨタ自動車や日産自動車は広州市、天津市、長春市などに拠点工場を配置している。

他方、九州と中国の自動車産業には、新興の自動車産業拠点であるがゆえの脆さもある。自動車部品産業の集積の薄さである。九州や中国に進出した部品メーカーは、九州や中国の完成車メーカーに対して部品供給能力を着実に高めているが、部品産業の集積はまだ不十分である。九州は国内他地域（中京、関東）から、中国は海外からの部品供給に依存せざるをえない。韓国の自動車部品メーカーも零細企業が多く経営力は弱い。

本章では、このように課題を抱えながらも急速に自動車産業の地域集積を高める九州と韓国・中国の間において、どのような連携が行われてきたのかを明らかにする。以下では、まず九州の自動車産業の集積状況と自動車貿易の現状を把握する。その上で、九州と韓国・中国の自動車産業の連携が実際にどのように行われているのか、完成車貿易と自動車部品貿易を中心に実態を明らかにする。そして最後に、九州と韓国・中国の自動車産業の間で分業構造がどのように変化しているかを考察する。

第1節 九州における自動車産業の集積

1. 九州の自動車産業の発展経緯

九州の自動車産業の集積をけん引し支えてきたのは、日産自動車九州、トヨタ自動車九

州、ダイハツ九州からなる 3 つの自動車メーカーである¹⁾。日産、トヨタ、ダイハツが九州に進出し、増設を繰り返すことによって、九州は自動車産業の集積を一気に高め、中京、関東に次ぐわが国第 3 の自動車生産拠点となり、「カーアイランド九州」と呼ばれるまでになった²⁾。

九州に最初に進出した日産自動車は、1975 年に九州初の自動車工場として福岡県苅田町で操業を開始した。操業当初はエンジンや「ダットサントラック」の生産から始め、1982 年には「シルビア」の生産を開始し、その後、「サニー」「パルサー」など小型乗用車の生産を本格化させた。1990 年代初頭には大規模な増設をし、日産自動車の最新鋭工場として、「ブルーバード・シルフィー」「エクストレイル」などの中型乗用車やスポーツタイプ多目的車 (SUV) の生産を拡大してきた。2011 年時点の生産能力は約 43 万台で、「セレナ」「ティアナ」「ノート」など多くの車種を生産する。これに加え、日産車体も 2009 年 12 月から日産自動車九州工場内に年産 12 万台の車両工場を建設し、生産を開始した。

九州進出の二番手となったトヨタ自動車九州は、福岡県宮田町 (現・宮若市) に立地し、1992 年に「マーク II」の生産から開始した。その後、「チェイサー」「ウィンダム」「ハリアー」「クルーガー」と生産車種を広げ、生産車種の組替えはあったものの、順調に生産を拡大してきた。2005 年 9 月には高級車種「レクサス」の生産に着手し、生産能力は、23 万台から 43 万台へ一気に増加した。また、2005 年には福岡県苅田町で年間 22 万基の生産能力をもつエンジン工場、2008 年には北九州市でハイブリッド部品を生産する小倉工場が操業を開始した。

最後発のダイハツ九州は、大分県中津市に立地し、2004 年 12 月に年間生産能力 12 万台で操業開始した。生産開始時は「ハイゼット」一車種のみ生産していたが、その後、「アトレーワゴン」「ビーゴ」「ミラ」などを加え、生産能力を急速に拡大していった。2007 年末には第 2 工場が操業開始し、生産能力は 50 万台に達した。これに加え、久留米市で年間 20 万基規模のエンジン工場が 2008 年から操業を開始した。

この結果、九州の自動車生産台数も、2000 年以降、着実に増加した。1990 年代後半は 50～60 万台規模で推移していたが、2000 年以降は右肩上がりで増加し、2006 年に生産台数 100 万台を突破した。2011 年時点で、九州の乗用車生産台数は 119 万台で全国の約 14% を占める (図 6-1)。

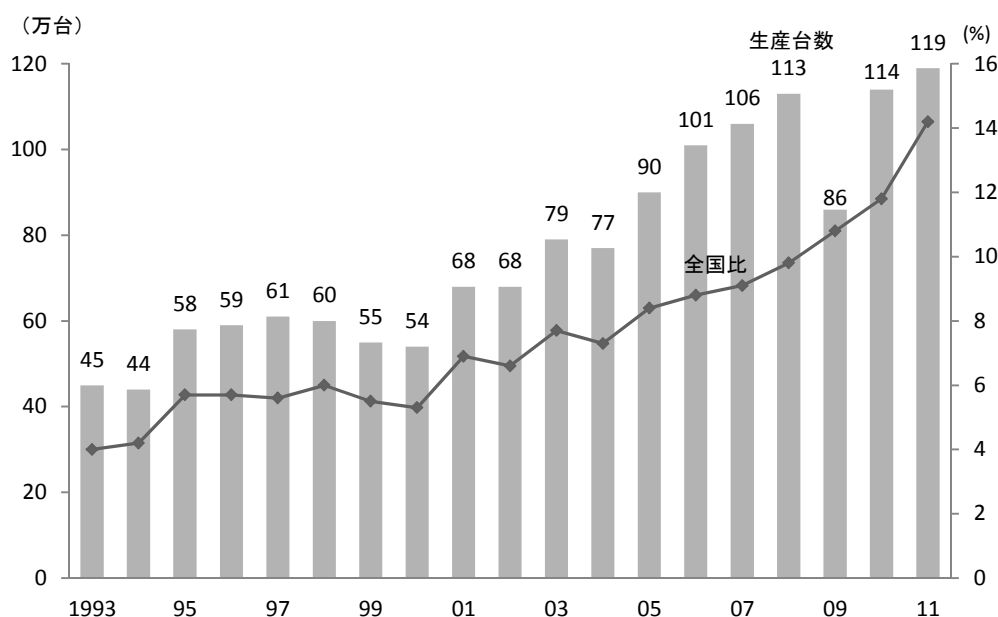
一方、自動車メーカーの九州での増設や新設に伴い、自動車部品メーカーの九州進出や増設も相次ぎ、自動車部品産業の立地集積も高まった。2008 年 12 月時点の九州における

1) 日産自動車は 2011 年 8 月に九州工場を分社化し、日産自動車九州(株)が発足した。

2) 居城 (2007a)、九州地域産業活性化センター (2006)。

自動車部品工場数は、進出企業が 437 工場、地場企業が 414 工場で計 851 工場を数える³⁾。県別では北部九州に集中する傾向があり、福岡県が 312 工場、大分県が 155 工場、熊本県が 123 工場を数え、北部 3 県で約 7 割を占める。北部 3 県以外は、佐賀県 93 工場、宮崎県 72 工場、鹿児島県 66 工場、長崎県 30 工場となっている。

図 6-1 九州の自動車生産台数の推移



出所) 九州経済産業局提供資料より作成。

2. 九州の自動車生産システムの特徴

このように九州において自動車部品産業の集積が高まっているが、中部・関東などの先発の自動車生産拠点と較べると、自動車部品産業の集積の格差は大きい。九州経済産業局によると、自動車関連部品の域内調達率は中部と関東が 84%であるのに対し、九州は 51%でしかない⁴⁾。つまり、九州で調達される自動車部品の約半分が九州域外から調達されているということになる⁵⁾。

こうした九州の自動車生産システムを他地域と比較しながらイメージ図で示すと図 6-2 のようになる⁶⁾。中部・関東などの自動車生産拠点は、すそ野の広いピラミッド型の生

3) 九州経済調査協会 (2008d)。

4) 九州経済産業局 (2004)。

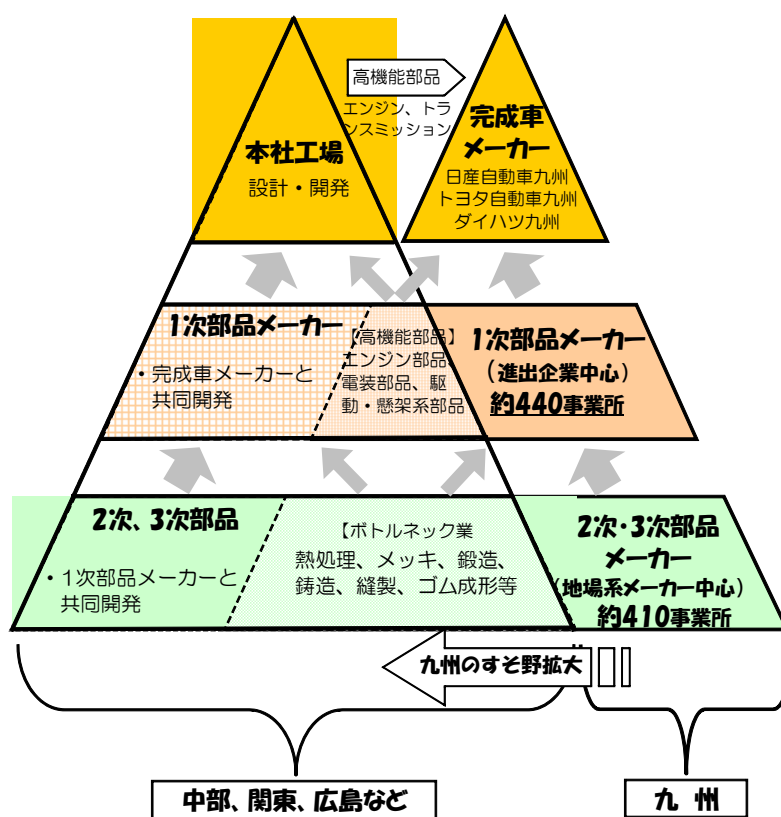
5) 自動車産業の集積とともに自動車部品の域内調達率は上昇しているという調査結果もある。九州次世代自動車産業研究会によれば、九州内の 1 次サプライヤーからの調達比率は約 6 割に達しているという (九州次世代自動車産業研究会 2012 : p.22)。

6) 九州地域産業活性化センター (2006)、p.78。

産システムをもつものに対し、九州は域内で調達できない部品や技術があるため、不完全なピラミッド型にならざるをえない。

九州においてピラミッドの頂点にあるのは3つの自動車組立工場である。3工場ともに最新鋭の拠点工場であり、自動車の最終組立と一部の部品生産を担当する。しかし、エンジン、トランスミッションなどに使われる多くの高機能部品は、中部、関東地方の自社工場や部品メーカーの工場から調達している。また、3工場の部品調達の窓口や設計・開発部門は本社にあり、九州の工場は生産専門工場と位置づけられている。

図 6-2 自動車生産システムのイメージ



出所) 九州地域産業活性化センター (2006) の p.45 の図を一部修正。

完成車メーカーと直接取引する1次部品メーカーは、九州ではほとんどが進出企業である。九州には400を超える自動車関連の進出企業が立地するが、主に物流コストの負担が大きい車体部品や大物部品を生産し、九州及び九州近辺の自動車組立工場に供給している。その一方、エンジン部品、電装部品、駆動・懸架系部品などの高機能部品を生産している工場は少ない。また、1次部品メーカーの工場の多くは生産専門工場であり、開発部門や調達部門をもたない。

自動車生産のピラミッドを下から支えるのは、2次・3次部品メーカーであり、地場企業が中心となる。九州の地場企業の自動車産業への参入件数は、約410件にのぼるが、主にプレスや切削、板金・溶接、樹脂成形など各種加工分野に参入している。しかし、九州の地場企業の場合、技術力や設備、資本力がネックとなり、自動車産業に参入している地場企業は限られる。特に、鋳造、メッキ、塗装、熱処理などの分野で自動車産業に参入している地場企業は少なく、九州の自動車産業にとって「ボトルネック業種」となっている。

3. 九州の自動車貿易の現状

(1) 完成車輸出

九州の自動車工場は、東京や大阪などの国内大消費地から遠いことから、出荷面でも不利な条件に置かれていた。そのため、九州の自動車工場は、国内市場向けの工場というより輸出に特化した工場として立地した。九州で最初の自動車工場である日産自動車九州も、北米向けの輸出専用工場としてスタートした。北米向けのダットサントラックを生産することで、九州立地の不利を補おうとしたのである。藤川によれば、日産自動車九州は今でも欧米への輸出比率が高く、2008年の輸出比率は78%に達する⁷⁾。トヨタ自動車九州も、操業開始時期の「マークII」は国内向けだったが、その後は北米向けの車種が増え、輸出比率は日産自動車九州を上回る91%である。ダイハツ九州は、国内向けの軽自動車を生産するため輸出比率は20%と低い。ただ、「ビーゴ」は東南アジア向けに輸出している。

九州全体の自動車輸出額を国・地域別にみても、2010年時点で北米が43.3%、西欧が16.9%で合計60.2%を占める(表6-1)。2000年時点では北米と西欧の合計で83%あったので、10年間でその比率は大幅に低下したが、北米や欧州が最大の輸出先であることは変わらない。しかし、2006年から中国、韓国への輸出が急増し、2010年には中国が15.7%、韓国が1.7%を占め、アジア全体で約3割に達するまでになった。この理由としては、後述するように博多港がトヨタ自動車の高級車の中国向け輸出拠点となっていることが挙げられる。また、下関港を経由した韓国向けの輸出も着実に増加した。つまり、九州で生産されている自動車ばかりではなく、国内の他地域で生産されている自動車もいったん九州(博多港・下関港)に運ばれて輸出されているため、九州が完成車輸出の物流拠点となり、九州の中国や韓国向けの自動車輸出額が増加しているのである。今のところ九州の自動車生産において、中国や韓国向けの自動車の比率が高いとはいえないが、今後、中国市場や韓国市場が順調に伸び、日本の高級車への需要が拡大すれば、九州においても中国、韓国

7) 藤川(2009)。

向け自動車生産比率が高まることも考えられよう。

表 6-1 九州の国・地域別自動車輸出額構成の推移

(単位:%)

	1990年	1995年	2000年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
アジア	8.3	6.6	9.3	13.1	16.4	22.2	23.3	25.6	29.0
韓国	0.4	0.0	0.5	2.0	2.4	2.7	1.6	1.9	1.7
中国	0.0	0.1	0.0	0.0	7.0	12.2	13.5	15.9	15.7
台湾	0.2	0.0	0.3	0.5	0.3	1.3	0.7	1.6	1.6
香港	0.0	0.4	0.3	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2
ASEAN	1.1	4.1	2.4	2.8	1.5	0.8	0.9	1.1	1.1
その他アジア	6.7	2.0	5.8	7.7	4.9	5.1	6.5	5.0	8.7
北米	42.6	38.9	55.7	39.9	41.5	36.6	36.2	43.5	43.3
西欧	43.1	47.0	27.3	33.3	31.1	30.8	30.7	18.9	16.9
その他	5.9	7.5	7.7	13.7	11.1	10.3	9.8	12.0	10.7
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注) 1. 九州は九州・沖縄・山口域内の税関の合計。

2. ASEAN は、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの合計。

3. 自動車の HS コードは 8701.20,8701.90～9,87.02～87.06。

出所) 財務省『貿易統計』より作成。

(2) 自動車部品貿易

自動車部品は、電気機器部品や電子部品などの総額と比べ、貿易額は小さい。なぜなら、自動車メーカーが現地生産、現地販売の方針をとり、現地工場の周辺から部品を調達することを優先すれば、自動車部品メーカーも現地で生産せざるをえないからである。しかも、日本の自動車メーカーは海外でもジャストインタイムの生産方式は変えないので、必要な時に必要な量を供給するために海外の自動車組立工場の近くに立地する必要がある。

一方、国内工場による海外からの部品調達も限られていた。自動車メーカーは、Q (品質)、C (コスト) D (納期) を最重要視するが、輸入部品は、QCD のいずれにおいても不利になりがちだからである。山田・平田によれば、安定的な品質確保の難しさ、天候・諸手続きに左右される納期の不安定さ、日本製の部品よりも高い価格 (一部の労働集約的な部品を除く) などが海外からの部品調達の障壁になっている⁸⁾。

しかし、近年、中国をはじめ世界各地で日本の自動車メーカーが自動車工場を立ち上げるに伴い、現地での部品供給が追いつかず、日本からの部品輸出が増えている。また、海外の自動車部品生産が本格化するにつれ、品質も向上し、部品輸入も増えている。特に、自動車メーカーがコスト削減のため、LCC (Low Cost Country) から「世界最適調達」を進めることによって、アジア諸国からの輸入が着実に増加している⁹⁾。

九州の部品輸出をみると、2000年代初頭まで北米輸出が大半を占めていたが、2000年

8) 山田・平田 (2007)、pp.17-19。

9) 日産は LCC を Leading Competitive Country と呼ぶ (藤樹 2007 : p.155)。

代後半から中国への輸出が急増し、2010年には41.7%に達した（表6-2）。中国における日系自動車メーカーの新工場稼働に伴い、部品需要が急増したためと考えられる。アジア全体で見れば、九州の部品輸出総額の約7割を占めるまでになり、1990年代に部品輸出の約7割を占めていた北米と地位を逆転させるまでになった。

表6-2 九州の国・地域別自動車部品輸出額構成の推移

(単位:%)

	1990年	1995年	2000年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
アジア	20.3	39.1	18.2	43.3	33.3	36.0	49.3	70.6	66.7
韓国	2.4	1.3	1.7	1.5	3.0	3.6	4.2	3.6	3.6
中国	0.0	5.2	1.8	17.7	14.1	12.9	25.1	46.1	41.7
台湾	8.3	10.9	1.8	9.2	5.5	3.9	1.6	2.2	2.6
香港	0.0	4.0	0.2	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
ASEAN	9.4	16.5	8.5	12.9	8.8	13.0	15.4	14.8	15.1
その他アジア	0.2	1.2	4.1	1.7	1.9	2.5	3.0	3.8	3.8
北米	71.0	55.4	70.9	37.1	44.3	41.4	32.3	13.4	16.7
西欧	4.6	0.7	6.6	11.3	12.7	12.5	10.3	9.3	11.3
その他	4.1	4.8	4.3	8.3	9.7	10.1	8.2	6.7	5.3
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注) 1. 九州は九州・沖縄・山口域内の税関の合計。

2. ASEANは、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの合計。

3. 輸出处自動車部品は以下のHSコード87.07~87.08, 8407.29, 8407.31, 8407.32, 8407.33, 8407.34, 8407.90, 8408.20, 8408.90, 8409.91100, 8409.99100の合計。

出所) 財務省『貿易統計』より作成。

表6-3 九州の国・地域別自動車部品輸入額構成の推移

(単位:%)

	1990年	1995年	2000年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
アジア	30.1	58.9	62.5	62.3	68.7	69.3	68.8	85.4	86.6
韓国	20.5	20.1	3.8	6.4	5.1	4.5	5.7	8.1	9.9
中国	4.4	10.0	14.6	19.7	23.7	27.7	27.6	33.9	34.8
台湾	5.2	2.1	0.5	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.2
香港	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ASEAN	0.0	26.1	43.1	32.9	34.0	28.8	28.1	29.7	29.6
その他アジア	0.0	0.0	0.4	3.1	5.7	8.2	7.2	13.6	12.1
北米	46.2	27.0	34.0	18.6	14.9	16.2	18.8	7.9	7.4
西欧	23.6	10.9	3.3	18.5	15.9	14.1	11.6	6.2	5.6
その他	0.1	3.2	0.2	0.6	0.5	0.5	0.8	0.4	0.4
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注) 1. 九州は九州・沖縄・山口域内の税関の合計。

2. ASEANは、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの合計。

3. 輸入向け自動車部品は以下のHSコード87.07~87.08, 854430010の合計。

出所) 財務省『貿易統計』より作成。

一方、九州の部品輸入をみると、中国、ASEAN、韓国をはじめとするアジアからの輸入比率が着実に増加し、2010年には8割を超える水準に達した（表6-3）。中国からの輸入比率は2006年から急増し、2009年にはASEANの比率を上回り、2010年には約35%を占めるまでになった。ASEANからの輸入比率は2000年代後半から30%前後で安定的

に推移している。韓国は、2000年代半ばは5%前後の水準で低迷していたが、2010年には約1割程度にまで比率を増加させた。一方、北米、欧州からの輸入比率は、漸次低下し、それぞれ1割を切る水準までに低下した。

第2節 韓国自動車産業との連携

1. 「日韓自動車コリドー構想」の経緯

このように九州の自動車産業の集積が進展し、九州とアジアの自動車貿易が徐々に拡大するにつれて、1990年代から九州の自動車産業とアジアとの連携に大きな関心が寄せられるようになった。そのなかで、最初に注目され、大きな期待が寄せられた国が韓国である。

韓国は日本と並び、アジアの自動車生産大国である。韓国の自動車産業は、2000年代からは輸出によって生産を拡大し、2006年には約400万台の生産規模に達した¹⁰⁾。そして、韓国の自動車生産拠点となっているのが現代自動車やサムスン自動車（現・ルノーサムスン自動車）、大宇自動車（現・GM大宇）が立地する韓国の東南圏である。九州との地理的近さから九州と韓国の自動車産業の連携に大きな期待が寄せられたのである。

このようななかで、1990年代に生まれたのが、「日韓自動車コリドー構想」である。「日韓自動車コリドー構想」は、1996年に響灘開発推進会議より提案された。この構想は、北部九州と韓国南部における自動車産業の集積に着目し、約200kmしか離れていない両地域の間で、国境を越えた水平分業体制を築き、両地域を活性化することをめざしていた。

具体的には、北九州市北部に位置する響灘地区への「自動車特区」の設置が提案された。「自動車特区」では、日本や韓国の自動車メーカーが、単独または合弁で工場や物流センターを設置し、自動車部品の製造拠点や物流拠点を形成することが想定された。

また、貿易面では、韓国を主要な取引相手と想定し、輸入自動車の拠点や自動車部品の輸出入拠点の形成も考えられた。生産部門や物流部門以外にも、中古車センター、廃車・解体センター、リファイン・リビルトセンターなどからなるリサイクル拠点の形成も提案された。リファイン、リビルトされた自動車部品の海外への輸出も考えられている。このように、自動車特区は、動脈産業と静脈産業が組み合わさった産業拠点になることをめざした。

「日韓自動車コリドー構想」が提案された直接的な契機は、1990年代半ばに、サムスン

10) 藤川（2007、2010）。

自動車（現・ルノーサムスン自動車）の釜山工場が立地したこと、さらにサムスン自動車の日産自動車と技術提携をしたことが挙げられる。サムスン自動車釜山工場は、北部九州からわずか200km余りしか離れていない。しかも、韓国の他の自動車メーカーによるサムスン自動車へ技術援助が禁止されていたことから、北部九州に立地する日産自動車九州や関連メーカーとの間で、多様な連携の可能性が考えられた¹¹⁾。

サムスン自動車釜山工場は、日産自動車九州をモデル工場とし、工場のレイアウトや生産ラインはほぼ似通っているといわれる。技術提携によって、大勢の韓国人研修生を日産自動車九州が受け入れたこともある。九州に立地する日産関連の自動車部品メーカーからみれば、サムスン自動車関連の自動車部品企業への技術供与や部品輸出の可能性が高まった。

また、韓国東南圏が、京畿道周辺を上回る韓国における最大の自動車産業集積地となっていることも、「日韓自動車コリドー構想」への期待を高めた。現代自動車の年次報告書によれば、2003年における同地域の自動車生産能力は約200万台にのぼり、韓国全体の約40%強を占める¹²⁾。主要な自動車工場としては、単一の工場としては世界最大規模といわれる蔚山市の現代自動車の工場をはじめ（2003年の生産能力：153万台）、釜山市にルノーサムスン自動車（同24万台）、GM大宇（同6,000台）、昌原市にはGM大宇（同21万台）の工場がある。金によれば、東南圏に立地する自動車部品企業は増加傾向にあり、慶尚南道と釜山で約3割弱、慶尚北道と大邱を加えれば、約4割強の部品企業が東南圏に立地し、首都圏の部品企業数を上回るまでになったという¹³⁾。

九州が東海地方や関東地方に次ぐ、わが国第3の自動車生産拠点として発展の可能性を急速に高めていた時期も、ちょうどが「日韓自動車コリドー構想」が提案された時期と重なっていた。前述したように、九州においては、1990年代初頭に日産自動車九州が大規模な設備投資を行い、1992年にはトヨタ自動車九州が操業を開始した。アジアの自動車産業の発展が見込まれる中で、九州の自動車産業が果たす役割も高まると考えられた。

しかし、「日韓自動車コリドー構想」が提案された時期は、日本経済が低迷し始めた時期にも重なった。1990年代後半は、長く厳しい不況が続き、自動車産業もその影響を逃れることはできなかった。1999年には、カルロス・ゴーンが日産自動車の最高執行責任者（COO）に就任し、当時2兆1,000億円の有利子負債があった日産自動車の建て直しを図った。韓国側も、1997年の金融危機以降、外国資本による買収や提携があり、韓国の自動車

11) 城戸（1996）、平田（1996）。

12) 現代自動車（2003）。

13) 金（2001）、p.69。

産業の大改革が行われた。その結果、「日韓自動車コリドー構想」は、しばらく実現困難になった。

2. 九州と韓国の完成車貿易

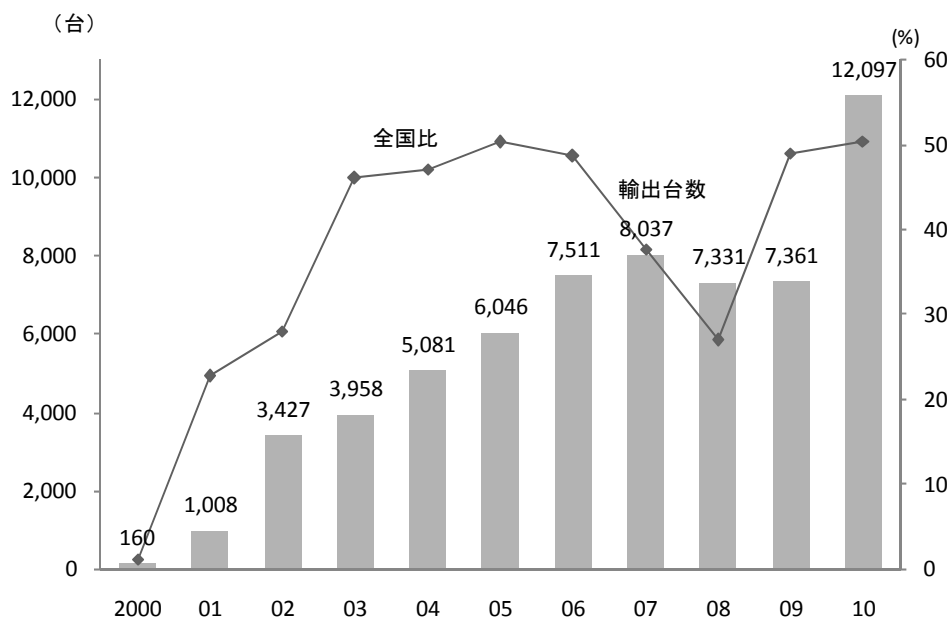
「日韓自動車コリドー構想」が検討された1990年代後半は、まだ韓国の自動車市場が自由化されておらず、日韓の完成車貿易はとるに足らない規模であった。「日韓自動車コリドー構想」が提案された1996年の日本から韓国への輸出は196台、韓国から日本への輸出は320台にすぎなかった。なぜ、日韓の完成車貿易が不活発であったか、その理由は明白で、「日韓間の競争力格差が大きいと韓国側が判断し、日本車輸入を規制してきたからであり、他方で、韓国車ブランドが日本市場で受容されていないからである」¹⁴⁾。

しかし、1999年から韓国の自動車市場が自由化されることによって、日本車の韓国への輸出が急増することになった。日本から韓国への輸出台数は、2000年には1万台を越え、2007年には2万台を超えた。韓国の自動車市場は、国産車のシェアが圧倒的に高く、日本の自動車メーカーが参入するのは容易ではない。しかし、富裕層の高級車需要が拡大し、高級車を中心とした輸入車市場は急拡大した。日本の自動車メーカーも次々と韓国市場に参入した。2001年にはトヨタが「レクサス」、2005年には日産が「インフィニティ」、2004年にはホンダが「アコード」の販売を開始した。2005年から2007年にかけては、輸入車市場が年率30%以上の伸びをみせたため、トヨタをはじめ日本の自動車メーカーは、高級車に次いで大衆ブランド車（例えば、トヨタの「プリウス」や「カムリ」）の販売を拡大した。

このような状況を反映して、九州から韓国への完成車輸出も急増している（図6-3）。九州から韓国への乗用車の輸出台数は、2000年の160台から2010年の約12,000台へと急拡大した。わが国の韓国への輸出台数に占める九州のシェアをみても、2003年から大幅に増加させ、2007年と2008年を除き、全国比は50%前後で推移している。九州のなかでも、韓国への乗用車輸出の拠点となっているのは下関港である。九州の韓国への輸出台数のうち90%以上を下関港が占める。関釜フェリーが完成車輸出の輸送手段として大きな役割を果たしている。例えば、韓国で人気のある「レクサス」は、すべて新門司に集められてから、関釜フェリーで韓国まで運搬されている。今後、大衆車ブランドから高級車までの日本車が韓国市場で売れ行きを伸ばせば、下関を含む九州は、さらに日本車の韓国への輸出拠点性を高めることになるだろう。

14) 塩地（2008）、p.111。

図 6-3 九州から韓国への完成車輸出の推移



注) 1. 九州は九州・沖縄・山口域内の税関の合計。
 2. 完成車は概況品コード 7050301 (乗用車)。
 出所) 財務省『貿易統計』より作成。

一方、韓国への日本車の輸出拡大とは対照的に、日本への韓国車の輸出は近年減少している¹⁵⁾。2001年から現代自動車¹⁵⁾が日本への輸出を本格的に開始し、2002年から2005年までは年間輸出台数を2,000~3,000台の水準を維持したが、2010年には1,000台を下回る水準にまで落ち込んでいる。

3. 九州と韓国の自動車部品貿易

2000年にサムスン自動車がルノー傘下に入り、ルノーサムスン自動車として再スタートを切り、日産自動車の建て直しが2000年以降成功することによって、日韓の間で自動車産業の連携が進展し始めている。

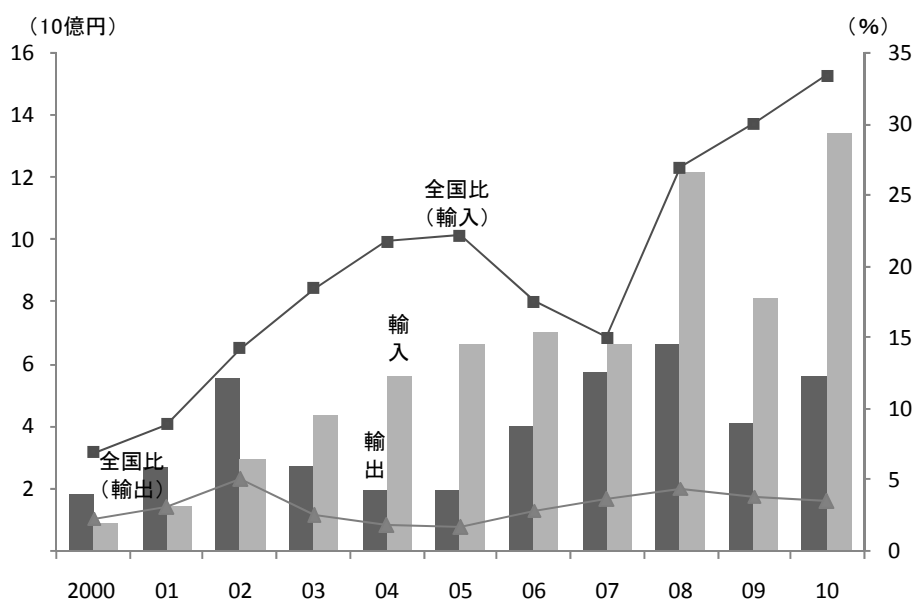
図6-4は、九州と韓国の自動車部品貿易の推移をみたものである。九州から韓国への自動車部品輸出は、輸出が増加した時は50~60億円規模にまで達するが、増加と減少が交互

15) 日本へ韓国車を輸出するケースは少ないが、福岡には、日本市場での韓国車の販売にいち早く取り組んだユニークな会社もあった。大宇自動車(現・GM大宇)が生産する「マティス」を日本市場で販売した事例である。福岡市が韓国に地理的に近いということによって、1999年に福岡市に大宇ジャパンが設立され、イタリア人がデザインしたマティスが日本で販売開始された。マティスは、欧州では100万台の販売実績がある車である。マティスを生産する工場は昌原にあり、釜山から福岡まで船で運ぶ。しかし、大宇自動車の経営が悪化したため、独立した販売会社(オートレックス)を設立し、日本全国への販売・サービスを開始した。1999年から2002年の2年半でマティスの販売台数は2,000台であった。

に起こり、安定した推移はたどっていない。

わが国の韓国への自動車部品輸出額は2010年時点で約1,590億円なので、九州の全国比は3.5%にすぎず、九州が韓国への自動車部品輸出に果たす役割は小さい。塩地が指摘するように、「日本の部品メーカーが韓国の部品メーカーと技術提携を行い、製品技術の指導などが広範囲に長期間にわたって行われてきている」¹⁶⁾のために、後述する中国のケースと異なり、主要な部品を国内で調達できる生産体制を備えているとみた方が妥当であろう。「日本からは部品よりも生産設備等の資本財が多い」¹⁷⁾ということもできる。

図 6-4 九州と韓国の自動車部品貿易額の推移



注) 表 6-2, 3 と同じ。
出所) 表 6-2, 3 と同じ。

また、ルノーサムスン自動車は、日産自動車九州で生産している「ティアナ」をベースとしたSM7という車種を生産しており、日本の部品メーカーとの取引も多いが、ルノーサムスン自動車の調達先は、日本の部品メーカーの九州以外の工場から調達しており、九州との関係は希薄である¹⁸⁾。

その一方、九州の韓国からの自動車部品の輸入は2003年から輸出額を上回り、安定的に増加し、2010年には約130億円規模にまで急増した。わが国の韓国からの自動車部品輸入

16) 塩地 (2008)、p.108。

17) 塩地 (2008)、p.116。

18) 九州経済調査協会によれば、ティアナと SM7 は車台とパワートレインは共通であり、SM7 に搭載されるエンジンは、日産のいわき工場、AT は静岡県ジェトコで生産されているという (九州経済調査協会 2007 : p.124)。

額は2010年時点で約400億円なので全国比も3割強に達した。韓国からの自動車部品の増加は、自動車部品分野における部分的な日韓の分業を進展させているとみることができる。

このように韓国からの自動車部品の輸入が増加した理由としては、韓国の自動車部品企業の技術水準が向上したことが挙げられる。2001年に九州―釜山自動車産業交流会¹⁹⁾が釜山の自動車部品メーカーを調査した結果によると、韓国の自動車部品メーカーは、日本企業から技術供与を受け、日本向けの輸出も多い。金型などの中間財における韓国からの輸入が急増している²⁰⁾。「韓国の技術水準は1990年代後半に急速に進歩した。コスト削減をめざすため輸入増加の可能性はある」²¹⁾と評価している。

また、韓国の自動車部品メーカーの従来からの一般的な評価は、管理技術、品質、設備、開発力に弱さがあるというものであった。特に、韓国東南部の自動車部品メーカーは、零細企業が多く、部品企業の経営力が脆弱だといわれてきた。しかし、「通貨危機以降、自動車メーカーだけでなく、部品メーカーの退出・合併が進められたこと、そして外資の参入が進んだことから、徐々に韓国の部品メーカーの規模は拡大し、競争力も向上しつつある」という評価へと変わってきている²²⁾。

2011年には、日産自動車九州工場を分社化すると同時に、地理的に近い韓国や中国などのアジアからの調達を増加させる戦略を打ち出したため、韓国からの部品調達、つまり韓国からの自動車部品輸入は急速に増加する可能性が出てきた。日産自動車九州は、海外からの部品調達率を4割前後に高め、2012年度までに製造原価を09年度比で3割下げるといふ²³⁾。また、日産車体は、2012年に入って、ルノーサムスン自動車と取引する釜山周辺の自動車部品メーカー26社から部品調達することを発表した²⁴⁾。日産車体が生産する新型商用車で約2割の韓国製部品が採用されることになる。したがって、今後、九州の韓国からの自動車部品輸入は、中国からの部品輸入の動向に影響を受けながらも、韓国独自の競争力をもつ分野で急速に増えていくとみるのが妥当であろう。「日韓自動車コリドー構想」が発表されてから16年を経て、北部九州と韓国南部の自動車産業の分業関係が構築されよう

19) 九州と釜山地域の自動車産業に関する研究やビジネスの情報交換を図り、企業連携を促進することを目的にして、釜山大学や九州大学の自動車関係の研究者が中心となって設立した研究会である。

20) 実際、2000年代初頭に、韓国から部品を調達したケースとして、トヨタ自動車九州の事例を挙げるることができる。トヨタ自動車九州は、2001年に韓国から自動車鋼板用プレス金型の調達を開始したことを明らかにした。トヨタ自動車九州は、これまでトヨタ自動車から部品を調達し、自ら部品調達をすることはなかった。しかし、韓国の金型企業（ソウル）が高い品質を維持できること、調達コストを2割ほど削減できることなどから、韓国からの部品調達を決定した。

21) 九州経済調査協会（2001）、p.18。

22) 藤川（2007）、p.33。

23) 『日本経済新聞』2011年8月2日号。

24) 『日本経済新聞』2012年1月19日号。

としているといってもよいだろう²⁵⁾。

第3節 中国自動車産業との連携

1. 中国自動車産業の地域集積

(1) 中国自動車産業の特徴

九州と中国の自動車産業の間には、韓国の自動車産業との間のような産業協力に向けた構想はなく、九州からの視察団が中国を訪問する程度であった。しかし、近年の中国の自動車産業の発展はめざましく、韓国の自動車産業とともに中国との連携の可能性が高まっているといえるだろう。

2010年の中国の自動車生産台数は1,826万台に達し、2001年の235万台から一気に約8倍に増加した。中国は、2009年に続き、2010年においても、日本（2010年の生産台数約963万台）、米国（同約776万台）の生産台数を上回り、世界一の自動車大国になった²⁶⁾。また、中国の自動車販売台数は、2010年には1,363万台となり、ついに米国を追い抜いて、販売台数においても世界一となった（米国の2010年の販売台数1,060万台）。

ただし、中国の自動車生産体制は、欧米と比べると特異である。中国の自動車産業は、1950年代の第一汽車による自動車生産から始まるが、その後小規模メーカーが乱立し、2007年時点で自動車メーカー数は117社を数え、乗用車を生産するメーカーに限っても37社にのぼる。しかも、乗用車の生産拡大には外資系の自動車メーカーの寄与が大きい。中国に参入している外資系自動車メーカーは、フォルクスワーゲン、PSA（プジョーシトロエングループ）、ダイムラークライスラーなど欧州企業5社、GM、フォードの米国企業2社、ホンダ、トヨタ、日産など日系企業6社、現代、起亜の韓国企業2社の合計15社にのぼる。

(2) 中国の自動車生産拠点の地域分布

このように多数の自動車メーカーが乱立するので、自動車生産拠点も中国全域に分散し

25) これまで日韓のトレーラーが両国の道路に相互に乗り入れすることは認められていなかったが、2012年からは関釜フェリーを経由して、日韓のトレーラーが相互に乗り入れすることが可能となった。これにより、貨物を現地車両に積み替えることが不要となり、物流の面でも日韓の自動車産業の新たな分業関係を後押しすることになる。

26) 日本自動車工業会 <http://www.jama.or.jp/>

ている。主要な生産拠点だけでも 30 ヶ所にのぼる。しかし、50 万台を超える生産能力をもつ生産拠点は、外資系自動車メーカーが進出している拠点に限られ、7 ヶ所に絞られる（表 6-4）。

中国の自動車生産拠点のなかで、最大の生産能力をもつ自動車生産拠点は、2007 年時点で生産能力 100 万台を超える広東省である。もともとプジョーの工場が立地していたが、1999 年にホンダが進出してから自動車生産が本格化した。その後、2004 年に日産、2006 年にトヨタが進出し、新興の自動車生産拠点としての地位を確立した²⁷⁾。ホンダ（現地会社名は広州本田汽車有限公司）は「アコード」「オディッセイ」「シティ」「フィット」などを生産し、2008 年の生産能力は 36 万台である。日産（東風日産乗用車有限公司）は「ティエーダ」「シルフィ」などを生産し、生産能力は同じく 36 万台である。日産は 2006 年からエンジン工場も稼働した。トヨタ（広州豊田汽車有限公司）は「カムリ」「ヤリス（日本名ヴィッツ）」などを生産し、26 万台の生産能力をもつ。また、日系の自動車部品メーカーも随伴立地し、日系の部品メーカー数も 238 社を数え、中国のなかで最も進出件数が多い地域となっている²⁸⁾。

表 6-4 中国の主な自動車生産拠点

(単位:万台)

	生産能力		生産計画	外資系			
	2001年	2007年	2013年	中国系	日系	韓国系	欧米系
広東省	8	108	180	比亞迪汽車、哈飛汽車	ホンダ、日産、トヨタ		
吉林省	21	88	93	第一汽車、吉林通田	トヨタ		VW
上海市	45	77	97	上海汽車、吉利汽車、 万豊客車			VW、GM
江蘇省	11	74	126	上海汽車、南京汽車		起亜	VW、Ford
天津市	12	69	94	第一汽車、天汽美亜	トヨタ		
北京市	6	51	81	北汽福田		現代	Daimler
重慶市	13	51	81	力帆汽車	スズキ、いすゞ		Ford
湖北省	15	36	117	東風汽車	ホンダ、日産		PSA
遼寧省	7	29	42	華晨金杯、黄海汽車、 中順汽車、瀋陽富桑黒 豹、曙光集団			BMW、GM

出所) フォーイン『中国自動車産業 2008』等より作成。

27) 関 (2006)、p.81。

28) 東海日中貿易センターによれば、日本企業が設立した自動車関連の現地法人数は 1,019 社で、日本の出資本社数は 639 社にのぼる（東海日中貿易センター 2007）。省市自治区別では、広東省が最も多く 238 社、2 番目は上海市 201 社、3 番目が江蘇省 154 社、4 番目が天津市 109 社となっている。

2 番目に大きな自動車生産拠点は第一汽車の拠点である吉林省である。第一汽車の生産拠点である長春市は、中国自動車産業の発祥の地であり、広州市とは対照的に伝統的な自動車生産拠点である。しかし、1991年にフォルクスワーゲンが第一汽車と合弁事業を開始してからは、外資系自動車メーカーとの提携も積極的に進めてきた。2008年にはトヨタとの合弁事業を開始し、本格的に乗用車の生産に着手した。

3 番目にランキングされる上海市の生産能力は 77 万台と吉林省の生産能力に及ばないが、隣接する江蘇省と併せれば年間生産能力は 150 万台を超え、中国最大の自動車産業集積地だともいえる。上海市においては、1990年代前半まではフォルクスワーゲンやプジョーなど欧州勢が主流をなしていたが、1999年には GM が上海で生産を開始し、GM の生産拠点にもなった。また、外資系だけでなく、民族系の自動車メーカーが集積しているのも上海市や江蘇省の特徴である。民族系自動車メーカーとしては、吉利汽車、上海汽車、南京汽車が生産拠点を置いている。

天津市の生産能力は 69 万台と 5 番目にランクされるが、トヨタの生産拠点となっている点と日本に近いという点から、日本との産業連携を考える上では重要な中国の自動車生産拠点となっている。トヨタは 2002 年に天津市に本格的に進出した。それに伴い、トヨタ系の部品メーカーが集積している。合弁相手の第一汽車も天津市に拠点を置く。

九州の自動車産業が今後中国と連携を深めるとするならば、九州の自動車生産規模とほぼ同等以上の規模をもち、日系自動車メーカーが自動車生産の主力を担い、しかも沿海部に位置する自動車集積地が最も連携の可能性が高いといえよう。つまり、九州からみて、上記の広州、吉林（長春）、上海・江蘇、天津との連携が今後注目されよう。

（3）中国における自動車部品産業集積～広州市を例に～

中国の自動車産業は外資系自動車メーカーの力を借りて短期間に急速に発展してきたため、外資系自動車メーカーの要求に応えられる部品産業の集積は薄い。しかし、その分、海外から部品を調達しなければいけないため、海外の自動車生産拠点との連携が不可欠となる。塩地によれば、2005年に中国で現地生産された約 90 万台の日本車の部品調達総額は約 90 億ドルと推定され、このうち、日本から輸入された部品が 47 億ドル、中国国内で現地調達された部品は 43 億ドルにのぼるとい²⁹⁾。つまり「日本からの部品供給があつてはじめて中国現地での日本車が可能」³⁰⁾となっている。

しかし、部品メーカーが中国で現地生産を拡大することによって、急速に中国の外資系

29) 塩地（2008）、pp.112-113。

30) 塩地（2008）、pp.112。

自動車メーカーは現地調達率を高めている。日系の部品メーカーだけでなく、欧米系や中国系の部品メーカーが部品供給能力を急速に高めているとみられる。

広州市の自動車産業を例にとると、東風日産乗用車有限公司は、部品の 9 割弱を華南、10%を華東、2%を東北や華北から調達しているという³¹⁾。取引先も中国国内の日系企業だけでなく、欧州系や中国系の企業にまで広がっている。また、広州豊田汽車有限公司の現地調達率も重量ベースで約 9 割、金額ベースでも約 8 割に達するという。広州豊田汽車有限公司の隣にはトヨタ系部品メーカー15 社が入居するサプライヤーパークが整備され、エンジン工場も組立工場に隣接立地する。現地調達先は広州近郊の日系企業からの調達が主であるが、上海、天津、日本からもそれぞれ約 2%程度調達する。

その一方、1 次部品メーカー以下の現地調達率は、組立工場レベルほどには進んでいない。鉄鋼、樹脂などの素材、エンジン周りの重要部品などは輸入せざるをえないという企業も多い。また、熱処理、表面処理、切削などの分野で取引できる企業も少ないという。組立工場レベルで 8~9 割に達する現地調達率も、1 次部品メーカー以下になると 50~70%程度になるという見方もあった³²⁾。

ただし、中国政府は、自動車部品の国産化を推進しており、中国の外資系自動車メーカーも部品メーカーを含めたレベルで現地調達を進めていかなければいけない。したがって、今後、部品の海外調達が今以上に拡大するとは考えにくい。

一方、広州に進出した日系部品メーカーのなかには、広州市にある工場の生産を拡大し、日本への輸出を拡大しようとする企業もあった³³⁾。これまでは労働集約的な部品に限られていた部品も、これからは生産規模が高まればコストを下げることができ、日本に輸出できるような部品が増えてくることも予想される。

2. 九州と中国の完成車貿易

中国の自動車市場の急速な拡大は、九州からの完成車貿易に大きな影響を与えた³⁴⁾。従来、トヨタ自動車の中国向けの完成車輸出は、名古屋港から一括して輸出されていた。ところが、中国の自動車市場が拡大し、富裕層向けの高級車需要が急拡大するに及び、トヨタは高級車種「レクサス」を中国市場に本格的に投入することを決定、2005 年にはその輸

31) 広州の自動車産業の事例は、2008 年 3 月の現地調査に基づく。

32) 東も、中国での部品国産化率は名目で 80~90%だが、実際は 50~60%だと指摘する（東 2010）。

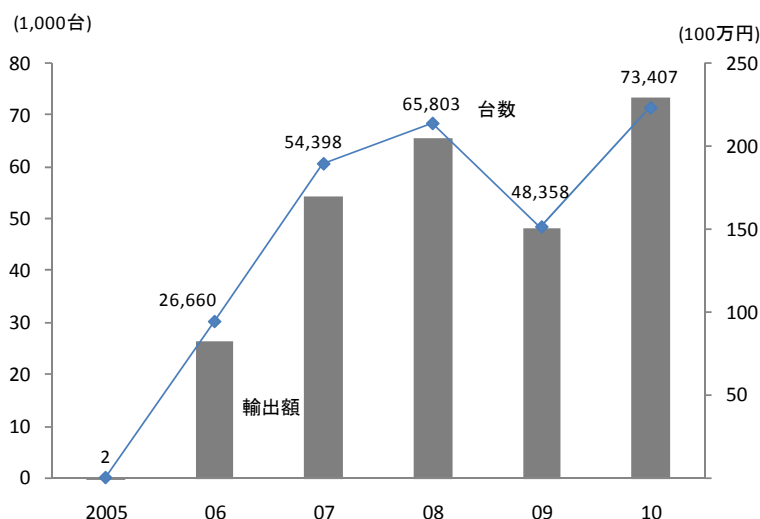
33) 広東省仏山市でエンジン基幹部品のエンジンバルブを生産する愛三工業は、中国での生産能力を増強し日本向け輸出を始める計画である（『日本経済新聞』2006 年 5 月 26 日号）。

34) 中国から日本への乗用車の輸出台数は 2005 年 3,600 台、2006 年 2.1 万台、2007 年 1.7 万台、2008 年 1.6 万台、2009 年 7,300 台にとどまるので、ここでは日本から中国への輸出のみ分析対象とした。

出拠点港を名古屋港から博多港に移すことを発表した。「レクサス」は愛知県の田原工場とトヨタ自動車九州で生産されているが、いったん博多港へ集約されてから、天津、大連、上海、広州などの中国へ輸出されることになった。中国向けの4割がトヨタ自動車九州で生産されるレクサスとなったことで、輸送時間や物流コストの面で、名古屋港よりも中国に近い博多港の方が有利と判断されたためである。トヨタにとって、中京地区以外では唯一の輸出拠点港となる。

図6-5に示す通り、博多港の中国向け完成車輸出台数は、2005年以前はほとんど実績がなかったが、2006年には2.7万台、2008年には6.6万台、2010年には7.3万台を記録した。今後中国市場が今まで通り伸びるかどうか、「レクサス」が中国で現地生産されるかどうかなど、不透明な要因は残るが、博多港が中国向け完成車輸出拠点となったことは、九州と中国の貿易関係をさらに強化したといえよう。

図6-5 博多港の中国向け完成車輸出の推移



注) 図6-3に同じ。
出所) 図6-3に同じ。

3. 九州と中国の自動車部品貿易

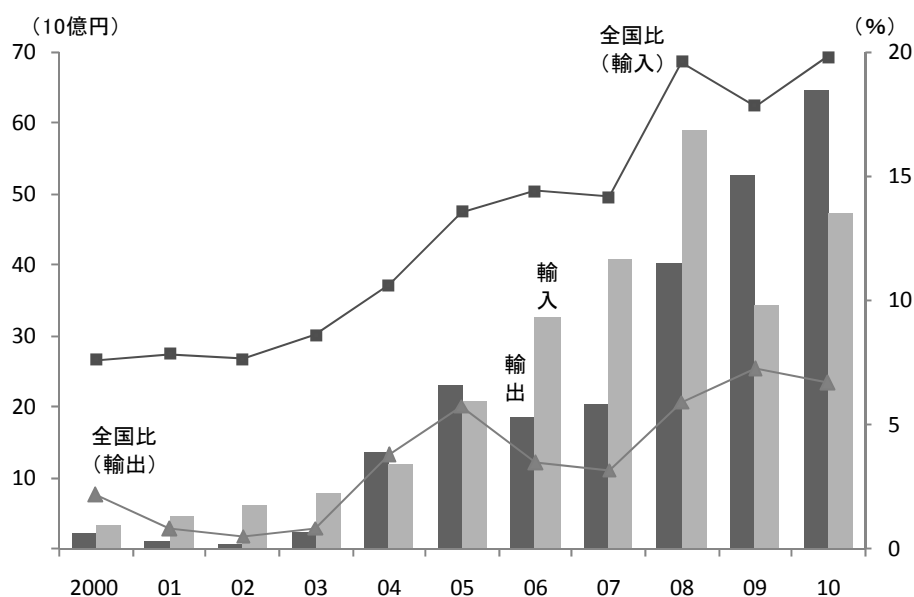
九州から中国への自動車部品輸出は、2004年から100億円を上回り、中国の自動車生産の拡大に比例するように増加した(図6-6)。塩地が指摘するように、現地で生産される新車組付用の部品として供給されたものとみられる³⁵⁾。2008年から2010年にかけて輸出額は急増しているが、これは中国の急速な自動車生産の拡大に呼応したものとみること

35) 塩地(2008)、p.112。

ができよう。

ただし、九州の中国への部品輸出額は最も多い2010年時点で約650億円である。わが国の中国への自動車部品輸出額は、2010年で約9,700億円近くにのぼり、しかも2003年以降急速に増加している。そのため、九州の中国向け自動車部品輸出額の全国比は、5%前後の水準にすぎない。つまり、中国からみて九州からの自動車部品の供給はマージナルな役割をもつにすぎず、中京地区や関東地区のような中国への部品供給基地にはなりえていない。

図6-6 九州と中国の自動車部品貿易額の推移



注) 表6-2, 3と同じ。
出所) 表6-2, 3と同じ。

表6-5 九州から中国への自動車部品輸出の事例

	輸出形態	内容
U社	納入先の3次サプライヤーが輸出	海外への輸出は直接にやっていない。契約するのは自動車メーカーか2次サプライヤー。海外向けは荷姿が違う(山田・平田 2007)
OS社	本社経由で輸出	輸出は本社経由。国内の他事業所の製品を本社に集め、ロットをまとめて海外に輸出。九州だけでは物流コストに見合うだけの量が集まらない(山田・平田 2007)
TK社	本社経由で輸出	九州工場で生産された部品は、出荷先が国内外を問わず、まず本社に送られてから、本社から各方面へ出荷。製品の特性上、他の工場で製造した部品とセットして輸出(山田・平田 2007)
E社	本社経由で輸出	本社経由で中国広州の日産工場へ輸出。広州にも工場を建設中。広州の工場が稼働すれば九州からの輸出はなくなる(九州経済調査協会 2005)
KS社	自社工場に供給	寧波と無錫にある自社の海外生産工場に、製造に必要な部品を輸出。貿易実務の人材も確保(山田・平田 2007)

出所) 九州経済調査協会 (2005a)、山田・平田 (2007) より作成。

九州に立地する自動車部品メーカーへのヒアリングにおいても、「海外への輸出は直接やっていない」「九州だけでは物流コストに見合うだけの量が集まらない」「広州の工場が稼働すれば、九州からの輸出はなくなる」という指摘があった（表 6-5）。この指摘が意味することは、九州の自動車部品工場は生産専門工場であるため、直接に貿易取引をする機能が弱いということである。また、輸出向けの部品を製造していても、量が少ないため、いったん中京や関東地区に送られて輸出されることも多いとみられる。そのため、通関手続は九州域外で行われ、九州の自動車部品輸出額はさらに小さくなる。九州の部品工場が、中国で生産できないような高機能部品を大量に生産していれば、九州から中国への輸出も安定的に伸びるかもしれないが、実際は九州も中京や関東地区から移入しているのは、先に見た通りである。したがって、九州が生産している部品生産が中国で本格化すれば、ヒアリングの指摘の通り、九州からの輸出が減少するケースも出てこよう。九州の自動車部品工場が中国への部品供給基地となるためには、表 6-5 の KS 社のように、九州の工場に貿易実務の人材を確保し、しかも中国に自社工場をもち、製造に必要な部品を輸出している企業が多数集積していることが必要である。しかし、現状では KS 社のようなケースは稀である。

一方、九州の中国からの自動車部品輸入は、2006 年以降、急速に増加し、2006 年から輸入額が輸出額を上回っている（前掲図 6-6）。金額的にも 2008 年には約 600 億円にのぼり、わが国の自動車部品輸入額の約 20% を占める。自動車部品の輸出とは対照的に、輸入の面では九州が拠点の一翼を担っているとみてよいだろう。2009 年はリーマン・ショックの影響もあり、自動車生産が減少したため、部品輸入額も減少したが、九州の全国比はそれほど変化はなかった。

中国からの輸入増加に大きく寄与したのは、点火用配線セット（ワイヤーハーネス）である。ワイヤーハーネスは自動車部品のなかで最も労働集約的な部品である。低コストの調達を強化していくなかで、中国からの輸入が急速に拡大していったとみられる。

また、日産自動車は海外からの調達に積極的である。2007 年時点では、完成車の部品点数からみれば、全体の 1%、100 点ほどを調達しているにすぎないが、他の自動車メーカーと較べれば、内外装品を中心に中国からの調達に力を入れている（表 6-6）。前述の通り、2011 年には九州工場を分社化し、アジアからの調達を拡大しているため、中国からの自動車部品調達は今後大幅に拡大するとみてよい³⁶⁾。

このほか、九州の自動車部品メーカーへのヒアリングにおいても、従来と同じようにシ

36) 2014 年に日産自動車の大連工場が稼働すれば、日中韓の日産・ルノーの生産拠点間で自動車部品の輸出入がさらに拡大すると考えられる（『日本経済新聞』2012 年 7 月 21 日号）。

ート関連の布製品やハンドルの革巻き縫製など労働集約的な部品を輸入するケースもあれば、自社の中国工場から輸入するケースもみられる。つまり、中国からの輸入といっても、日本の部品メーカーが生産する部品であれば、日本に輸入しても十分に通用するため、中国現地工場の生産が拡大するとともに、中国から日本への部品輸出が増えているということがいえる。

表 6-6 九州の中国からの自動車部品輸入の事例

	内 容
日産自動車九州工場	日産九州工場は内外装品を中心に中国から調達。完成車の総部品点数の1%、100点ほどを調達。機能ガラス、フロントマスク、ガードモール、ドアスクリーン、シーリングスクリーン、樹脂系部品。日本で調達しにくい左ハンドル車用部品、取引先は中国に進出した日系企業や欧米企業が8割(山田・平田 2007)
L社	中国上海の関係会社から部品を輸入。日本国内で調達するより安い(九州経済調査協会 2005)
N社	自動車シート用の方製品を中国から輸入。布製品については100%中国から調達。調達先はもともと取引があった企業の中国の合弁企業(山田・平田 2007)
J社	シートカバー表皮を中国拠点へ支給、縫製後九州拠点へ(藤樹 2007)
N社	ハンドル本体を中国拠点へ支給し、皮巻き縫製後九州拠点へ、今後ウレタン成形や鋳造工程の中国移管を検討中。(藤樹 2007)
OS社	大連、無錫の自社工場から輸入。九州工場で組立して本社や国内事業所を供給。大連からはドアロック、無錫からはシートのスライド。商流は本社経由。物流は九州工場(山田・平田 2007)
KS社	寧波と無錫にある自社の海外生産工場でつくった設備を日本へ輸出し、国内で販売(山田・平田 2007)
C社	一部車種のインパネを中国から調達して九州拠点へ(藤樹 2007)

出所) 九州経済調査協会 (2005)、山田・平田 (2007)、藤樹 (2007) より作成。

塩地は、中国から日本への部品輸出は、新車組付用部品の比率が小さく、アフターマーケット用の部用品が中心で、中国から供給される部品の役割は 2005 年時点ではそれほど大きくないと述べている³⁷⁾。しかし、九州の自動車部品の輸入だけをみても、中国から供給される部品の役割が大きくなっていると考えられるし、日本の中国からの自動車部品輸入が着実に増加していることも、それを裏付けているといえよう。

37) 塩地 (2008)、p.113。

第4節 九州と中韓の自動車産業の分業構造の変化

韓国と中国には、1950～60年代から自動車生産拠点があった地域に加え、新興の自動車産業集積地が各地に形成されつつある。韓国では、現代自動車の拠点となっている蔚山のほか、釜山、昌原、光州、群山、牙山など、中国では中国自動車産業の発祥の地である吉林省長春のほか、上海市・江蘇省、広州市、天津市などで自動車産業の地域集積が急速に高まっている。日本の関東、中京、九州と韓国と中国の新旧の自動車産業集積地を併せれば、すでに世界的な自動車生産地帯を形成しており、中国や韓国の自動車産業の発展を考えれば、さらに世界的な地位を高めるとみられる。

九州と中韓の自動車産業の連携に関する先行研究をみても、このような状況を踏まえて、九州と中国、韓国の自動車産業集積地の産業連関が高まり、一体的な発展をたどる可能性が高いと指摘するものが多い。例えば、最初に九州とアジアの自動車産業の連携について調査研究した九州地域産業活性化センターは、「日本、韓国、台湾、将来的には中国も含んだ北東アジア地域でも、こうした（ASEANのBBCスキームのような）国際的な水平生産システムを構築していく方向性が考えられてよいだろう」³⁸⁾と指摘し、部品の相互補完を進め、スケールメリットを出し、九州と東アジア自動車産業のリンケージを強化する方向を明らかにした。また、九州地域産業活性化センターは、次にアジア・オセアニアへ各国・地域の自動車生産構造の分析を行い、韓国に対しては、「（自動車部品生産の）裾野分野で補完関係を構築していくことは十分に考えられる」³⁹⁾とし、中国に対しては、当時の段階では直接的な関係はみられないとしながらも、将来的には一部部品や基礎的生産財の対日輸出が増える可能性が高いという展望を示した。矢田も、「環黄海自動車産業の地域分業体制」という見取り図を示し、九州に高度技術を有する一次部品工場の立地が進み、「（日本企業が）中国で展開する組立工場への供給まで視野に入れば、（北部九州が）新たな集積拠点となる可能性は高まる」⁴⁰⁾と述べている。

しかし、これまでの分析で明らかにしたように、九州と中国・韓国の自動車貿易の現状を見る限り、決して貿易額は大きくなく、部品供給を通じた相互依存関係も強いものとはいえない。つまり、自動車産業の集積地が国境を越えて九州の近くにあっても、単純に産業連関の強化には結びつかない状況が続いていた。

こうしたなか、今後、九州と中国・韓国の産業連携が深まるとみられるのは、地の利を

38) 九州地域産業活性化センター（1993）、p.125。

39) 九州地域産業活性化センター（1997）、p.192-197。

40) 矢田（2006）、p.11。

活かした九州から中国・韓国への完成車の輸出拠点、九州の中国・韓国からの自動車部品の輸入などの分野になると考えられる⁴¹⁾。

特に、中国の自動車産業集積地において、外資系企業や現地企業の部品供給能力が高まっていけば、労働集約的な部品だけでなく幅広い分野の部品の対日輸出が拡大することも考えられる。すなわち、中国や韓国の自動車産業集積地が競争力をつけて、日本の自動車産業との連携を深めようとする動きが急速に進展する可能性が高い。

九州の自動車産業にとっては、競争がさらに激化すると考えられる事態であり、九州が自動車産業の集積地としての存在感を維持し続けるためには、環境対応車や高級車などの生産技術や開発機能で九州独自の優位性を強化し、その上で中国・韓国との連携を図ることが求められよう⁴²⁾。

第5節 小括

本章では、急速に産業集積を高めている九州と中国及び韓国の自動車産業に着目し、どのような国境を越えた産業連関が進行しているかを明らかにした。これまでは、自動車産業の集積地が国境を越えて近接していても、単純に産業連関の強化に結びついていなかった。しかし、韓国、中国の自動車産業がめざましい発展をとげることによって、地の利を生かした国際分業が今後大きく進展する可能性があることが確認された。

九州の自動車産業は、国内の大消費地から離れていることから、主に北米・欧州向け輸出に特化した工場として生産を開始した。しかし、2000年代後半に入ると、中国、韓国市場が拡大することによって、アジア向けの輸出は増加した。また、自動車部品貿易の面で

-
- 41) このほか中国からの人材受入れも拡大する可能性が高い。2000年代に入ってから日本の自動車メーカーが次々と中国で拠点工場を立ち上げているため、「日本語ができて、日本のものづくりが分かった中国人技能者」へのニーズが急速に高まっているからである（テクノスマイル・馬見塚社長談：『西日本新聞』2005年1月1日号）。現地の工場だけで、このような人材を育成することは困難であり、日本の工場が中国人研修生や実習生を受入れ、中国の工場の現場を担う中核人材を育成する必要がある。トヨタ系の人材サービス会社・テクノスマイルは、2004年に部品メーカーとともに「Jプロネット協同組合」設立し、組合を通じて2005年から中国をはじめとするアジアから研修生を積極的に受け入れている。テクノスマイルが中心になって行っている人材受入・派遣は、母国から日本、日本から母国へという「循環型」の人材育成・派遣であり、研修生が高いモラルを維持することにもつながり、研修生ばかりでなく、日系企業にとってもメリットは大きい。
- 42) 例えば、九州電力は三菱重工業と提携し、2015年の実用化をめざし、次世代のハイブリッド車や電気自動車に搭載するリチウムイオン電池の開発に取り組んでいる。福岡県は、九州大学や民間企業と協力し、「福岡水素エネルギー戦略」を推進しており、その一環として2009年には水素燃料電池電池自動車の走行実験（大阪～北九州間）などを行った。北九州市は、2007年に北九州産業学術推進機構（FAIS）内にカー・エレクトロニクスセンターを設置、車載半導体の開発技術者育成事業を開始している。2008年には総務省の「ユビキタス特区」に指定され、高度道路交通システム（ITS）の研究に取り組む。

も、アジアの自動車産業の発展に伴い、中国、韓国、ASEAN との貿易が増加した。

なかでも、地理的に近い韓国との間では、1990 年代後半から自動車産業での連携に大きな期待が寄せられていた。ただ、実際に、日韓の間で本格的な分業が始まるまでには長い時間を必要とした。2011 年に日産自動車が韓国を中心にアジアからの部品調達を拡大する戦略を打ち出したことによって、九州と韓国の自動車産業の連携は新たな局面に入ることになった。

また、韓国以上にめざましい発展を遂げる中国も、九州の自動車産業との連携が急速に進展しつつある。中国の自動車産業が沿海部において集積を高めつつあった時期には、九州から中国への輸出が増加した。これからは輸入が増大し、九州が中国からの輸入の拠点となると考えられる。

九州が自動車産業の集積地として競争力を維持していくには、環境対応車や高級車などの生産技術や開発機能で九州独自の優位性を強化し、その上で中国・韓国との連携を図ることが求められる。

第7章 九州の環境産業と対中環境協力

はじめに

九州の環境産業は、産業公害を克服する過程で環境技術を培い、産業としての基盤を形成してきた。また、エネルギー、素材産業、農業・食品分野など九州の産業特性を活かした環境技術の蓄積も九州の環境産業の発展を支えた。1990年代後半からわが国政府は環境政策を積極的に推進したが、そのなかで新たな環境産業の集積も始まった。

これらの環境産業は成長産業としての期待も高い反面、公共工事や電力業の設備投資の削減などによって、国内市場の縮小に直面している環境産業も存在する。ところが、中国が高度経済成長し、日本がかつて経験した公害や環境問題が中国で頻発するようになると、日本の環境技術へのニーズが急速に高まることになり、日本の環境産業は中国ビジネスに本格的に乗り出すことになった。

九州はこれまで中国側のニーズに対し、北九州市をはじめとする地方自治体が環境国際協力を先駆的に取り組み、全国をリードする環境協力の実績を積み重ねてきた。しかし、近年、地方自治体の財政悪化や ODA の削減など地方レベルの環境国際協力を取り巻く環境は厳しさを増しているため、協力ベースだけでなく、環境ビジネスを通じた環境協力をどのように広げていくかが大きな課題となっている。

本章では、まず九州の環境産業の発展経緯をたどりながら、九州の環境産業の集積状況を整理する。次に中国の環境問題及び環境政策を概観し、中国がどのような分野で環境協力を必要としているかを把握する。そして、北九州市、福岡市、九州の環境関連企業の事例分析を通じて、九州がこれまでどのような対中環境協力を行ってきたかを検証し、それとともに対中環境協力がどのように変わろうとしているのかを考察する。

第1節 九州における環境産業の集積

1. 九州の環境産業の発展経緯

環境産業は、製造業からサービス業まで幅広い業種を含み、形成過程も多様である。公

害問題の時期まで遡れる伝統的な環境産業もあれば、地球温暖化問題とともに生まれた新しい産業もある。

九州の環境産業は、近代産業の発展が生み出した産業公害を克服する過程で形成されてきた歴史をもつ。九州では、かつて北九州市の大気汚染、水俣病、宮崎県の慢性ヒ素中毒をはじめ、長崎県対馬のイタイイタイ病、大牟田市のじん肺被害、カネミ油症事件など深刻な公害問題が発生した。こうした公害問題を克服する過程で、企業は公害克服技術を蓄積し、九州の環境産業の土台が形成されてきた。

なかでもその代表的なケースが北九州市の環境産業である。北九州市は、いうまでもなくかつて四大工業地帯としてわが国の高度経済成長を支えてきた。しかし1960年代には、鉄鋼、化学、機械などの重化学工業の発展は、深刻な公害被害をもたらした。1965年には、日本一の降下ばいじん量を記録、1969年には日本で初めてのスモッグ警報が発令されるなど、大気汚染が深刻となり、ぜん息患者が多数発生した。また、洞海湾の水質汚濁も深刻だった。洞海湾は閉鎖性水域であるため、工場排水や生活排水による水質汚濁が進行し、大腸菌さえ棲めない「死の海」と揶揄されることもあった。

このような深刻な公害被害から、青い空と魚が棲める海をよみがえらせたのが、北九州市の官民一体となった公害克服の取り組みであり、その過程で培われた公害克服技術である。北九州市の公害克服技術はクリーナープロダクション（CP）技術、あるいは低公害型生産技術と呼ばれる¹⁾。つまり、「排水処理・排ガス処理などの排出口での対策技術だけでなく、製造施設や工程の改善、省資源・省エネルギーを徹底することで公害対策を行う技術」²⁾である。このクリーナープロダクション技術が、鉄鋼業や化学工業といった北九州市の中核的産業や企業に着実に蓄積され、北九州市の「動脈系環境産業」を生み出すことになった³⁾。

また、九州の産業特性を生かした環境技術の蓄積も、産業発展の歴史のなかで九州の環境産業の形成に寄与してきた。1つは、エネルギー技術である。九州は多くの環境配慮型発電施設や技術を有し、「環境配慮型エネルギーのショールーム」⁴⁾とあってよいほどエネルギー分野で多様な環境技術を蓄積している。石油火力、石炭火力、LNG 火力からな

1) 1986年に国連開発計画がクリーナープロダクション技術を認定したことによって、世界的にクリーナープロダクションという概念が定着した。ただ、クリーナープロダクション技術の体系化は遅れており、クリーナープロダクション技術を保有している企業においても、自社の技術がクリーナープロダクション技術に該当していると意識している企業は少ないという（徳田 2006：p.120）。ちなみに、中国ではクリーナープロダクション技術を「清潔技術」と翻訳している。

2) 北九州市（2003）、p.6。

3) 静脈系環境産業が廃棄物のリサイクルにかかわる環境産業をさすのに対し、動脈系環境産業には、生産工程で省エネや生産効率を高めながら、汚染防止対策にかかわる産業、例えば、環境機器メーカーやプラントメンテナンス企業が含まれる。

4) 田代（2006）、p.100。

る火力発電、水力発電、原子力発電のほか、再生可能エネルギーの分野も地熱発電、風力発電、バイオマス発電、ゴミ発電など多様な発電施設が立地する。個別の発電施設をみても、NO_x や SO_x をほとんど排出しない「加圧流動床複合発電 (PFBC)」を行う苅田発電所 (福岡県苅田町)、LNG とガスタービンの高効率コンバインドサイクル発電を行う新大分発電所 (大分県大分市)、日本最大の地熱発電である八丁原・大岳発電所 (大分県九重町)、鶏糞を燃料とする鶏糞焼却発電施設 (宮崎県川南町) など注目すべき発電所を多数挙げることができる⁵⁾。

2 つめは、素材産業によるリサイクルである。素材産業による環境技術の蓄積は、前述のクリーナープロダクション技術とともに、産業廃棄物を原燃料として使用するマテリアル及びサーマルリサイクルの発展につながった。九州には鉄鋼、セメント、製紙業などが集積し、サーマルリサイクルの重要な担い手となっている。例えば、セメント工場は、火力発電所から発生する石炭灰や製鉄所から発生する高炉スラグを原燃料として活用しているし、製紙業が廃タイヤを発電用の燃料として用いるケースもある⁶⁾。

3 つめは、農業・食品分野の環境技術である。農業は一般的に環境にやさしい産業と考えられがちであるが、農畜産業の大規模化や生産性向上の追求は、地力の低下、土壌や水質汚染、家畜排泄物の処理問題などを引き起こした。そのため、その対策の過程で環境分析や環境修復などに関する環境技術が開発されてきた。また、焼酎などの食品産業も大量の残さ処理が問題となり、焼酎粕など有機性残さの処理及び有効活用に向けた技術開発が進められている。

一方、国や地方自治体が、循環型社会の構築を推進するなかで、1990年代後半から九州に集積してきた環境産業もある。大量生産、大量消費、大量廃棄型の経済社会からの脱却をめざした循環型社会形成推進基本法が成立するのは2000年であるが、それ以前から個別のリサイクル法として1995年に容器包装リサイクル法、1998年に家電リサイクル法が制定され、2000年以降には建設リサイクル法、食品リサイクル法、自動車リサイクル法などが制定された。また、1997年には、地域の産業集積を生かした環境産業の振興と廃棄物の発生抑制・リサイクルを通じて、資源循環型経済社会の構築をめざすエコタウン事業が始まり、エコタウンへのリサイクル産業の集積が始まった。

九州では、北九州、大牟田、水俣でエコタウンが指定され、静脈系の環境産業を集積させた。全国で最初に指定された北九州市のエコタウンには、ペットボトル、OA 機器・家

5) 苅田発電所はわが国初の近代石炭火力発電所でもあった。

6) セメント工場では、三菱マテリアル苅田工場や太平洋セメント大分工場、製紙業では王子製紙日南工場が代表例である (徳田 2007 : pp.264-265)。

電、自動車、医療廃棄物、建設廃棄物・廃材、食用油などのリサイクル企業が次々と立地し、実証研究を行う大学、研究機関、企業などの研究施設とあわせて環境産業の一大拠点が生まれることになった。

産業政策面でも、2001年には、環境・リサイクルと半導体の分野で産業クラスター計画が採択された。環境分野でその推進母体となっているのは、産官学連携のもと1999年に設立された九州地域環境・リサイクル産業交流プラザ（K-RIP）である。地球温暖化防止、資源循環、環境保全・浄化、環境関連サービスなどの分野の九州の環境関連企業等からなる450会員（2011年6月現在）が、情報提供・人材育成支援、事業化支援、販路拡大・国際展開支援などを通じて、幅広い環境・リサイクル産業の育成・振興に取り組んでいる⁷⁾。

2000年代に入ると、京都議定書に基づき温暖化ガスの排出削減をめざす地球温暖化対策が世界的に広がった。特に、太陽光発電は温暖化ガスを排出せず、膨大なエネルギー源となるため、地球温暖化対策で大きな期待がかけられている。九州には、半導体産業が集積し、太陽電池の生産に必要な技術や人材が豊富に蓄積する。また、平均日射量が他地域と比べ多いことも太陽光発電に有利に働く。生産と市場の両面から太陽光発電のポテンシャルがある九州は、急速に太陽電池の生産拠点になりつつある。

九州で最も早く太陽電池の生産を開始したのは、2002年に操業開始した三菱重工業諫早工場だが、2006年には富士電機システムズ熊本工場、2007年にはホンダソルテックと昭和シェルソーラー宮崎プラント（現・ソーラーフロンティア宮崎工場）が操業開始し、太陽光発電パネルメーカーの拠点工場が次々と立地している。しかも、それぞれが増設計画を発表しており、九州の太陽電池の生産能力は、2009年には285.5MWだったものが、2010年頃には500MW程度、2014年頃には1,500MWにまで急拡大し、国内シェアは21.4%、世界シェアは2.9%にまで高まると見込まれている⁸⁾。国内シェアや世界シェアは九州の半導体産業と同程度の水準であり、九州は太陽電池産業においても、関西と並び国内有数の集積地になりうるというよい。

2. 九州の環境産業の現状

九州では、このように環境負荷や廃棄物の発生を抑制するリデュース分野や、廃棄物などの再資源化を担うリサイクル分野を中心に産業集積が進み、従来から地域に不可欠の分野として存在する、中古車、家電、OA機器、古本などのリユースの分野と併せて環境産

7) 九州地域環境・リサイクル産業交流プラザ（2010）。

8) 岡野（2009）、pp.8-9。

業が形成されてきた。

九州の環境産業の市場規模は、九州経済産業局によれば、2003年で5.4兆円にのぼる(表7-1)⁹⁾。2003年の九州の工業出荷額が約19兆円なので、九州の環境産業はその約3割弱相当の市場規模をもつことになる。また、成長性も高く、2003年から2010年にかけて約3割強規模が拡大し、2010年には7.2兆円の市場規模に達すると見込まれている。全国の環境産業の市場規模が2001年から2010年にかけて5割増大し、52兆円から78兆円に拡大するのと比較すれば、九州の増加ペースは低めだが、成長産業に見込まれていることに変わりはない¹⁰⁾。

表7-1 九州の環境産業の市場規模

(単位:億円、%)

	2003年		2010年(推計値)		伸び率
	市場規模	構成比	市場規模	構成比	
公害防止装置	564	1.0	717	1.0	27.1
廃棄物処理・リサイクル装置	371	0.7	835	1.2	125.1
環境分析装置	29	0.1	23	0.0	-20.7
環境関連サービス	205	0.4	521	0.7	154.1
施設建設	110	0.2	48	0.1	-56.4
廃棄物処理・リサイクル	42,590	78.5	49,367	68.7	15.9
一般廃棄物処理	1,275	2.4	1,832	2.5	43.7
産業廃棄物処理	2,342	4.3	2,731	3.8	16.6
不要品回収・分別	1,766	3.3	1,991	2.8	12.7
再資源化	1,991	3.7	2,067	2.9	3.8
中古品流通	4,666	8.6	6,937	9.7	48.7
中古品リペア	6,704	12.4	7,654	10.6	14.2
使用済み製品等リサイクル	158	0.3	211	0.3	33.5
建築リフォーム	23,688	43.7	25,944	36.1	9.5
下水・し尿処理	931	1.7	1,804	2.5	93.8
環境修復・環境創造	588	1.1	880	1.2	49.7
環境調和型製品	3,634	6.7	3,842	5.3	5.7
環境関連資材	542	1.0	540	0.8	-0.4
新エネルギー	1,106	2.0	4,909	6.8	343.9
省エネルギー	3,560	6.6	8,395	11.7	135.8
九州計	54,229	100.0	71,881	100.0	32.6

注) 1. 九州の2003年の市場規模は、2003年前後のデータも含む。

2. 2010年の値は2006年時点での推計値。2006年以降、九州の環境産業の市場規模は推計されていない。

出所) 九州経済産業局(2006)より作成。

9) 九州経済産業局には市場規模と表現されているが、内容的には売上規模とみた方が妥当と考えられる(九州経済産業局2006)。

10) 経済産業省(2004)、p.124。

ただし、分野的にみると、環境産業の範囲をかなり広く設定しているため、旧来型の環境産業が大きなウェイトを占めている。九州の環境産業で最も大きなウェイトを占めるのは建築リフォームであり、約 2 兆 4,000 億円の市場規模をもち、全体の約 4 割を占める。自動車整備業や機械・家具等修理業からなる中古品リペアも約 6,700 億円、中古車販売などの中古品流通も約 4,700 億円と市場規模は大きい。しかも、建築リペアや中古品リペアの伸び率は高くない。

一方、伝統的な環境産業といえる公害防止装置や廃棄物処理・リサイクル装置の九州の市場規模は小さい。公害防止装置や廃棄物処理・リサイクル装置の市場規模を併せても 1,000 億円に満たない。九州は公害克服の歴史をもつが、装置などのハード機器の生産には結びついていないことがわかる。

九州の環境産業の技術蓄積が市場規模に反映している業種としては、環境アセスメント・環境分析や省エネコンサルティングなどの環境関連サービス、使用済み製品等リサイクルが挙げられる。市場規模は大きくないが、今後高い伸びが期待されている。また、新エネルギーや省エネルギー分野の市場規模は、2003 年時点では目立った分野ではないが、中長期的には主力の環境産業となっている可能性も十分にあるといえよう。

表 7-2 九州の環境産業の企業集積状況

	九州		全国
	企業数	全国比	企業数
環境関連企業数	1,297	9.1	14,231
(環境汚染防止分野)			
装置及び資材の製造	113	8.7	1,306
サービスの提供	2,293	12.2	18,767
建設及び据付	1,438	10.3	13,984
(環境負荷低減)			
再生素材	40	7.3	548
プラント等メンテナンス	171	8.9	1,913
環境負荷低減製品	28	8.0	351
(資源有効活用)			
エネルギー関連	214	14.5	1,476
サービスの提供	672	11.4	5,915

注 1) 東京商工リサーチの企業データベースにおける取扱品コードのなかから環境に関連する取扱品として 172 品目を選定し、そのうち 1 品目でも取り扱っている企業を環境関連企業と定義。

2) 1 社で複数の環境関連製品・サービスを取り扱っている場合もあるので、環境関連企業数は各項目の合計と一致しない。

出所) 九州地域戦略会議・低炭素社会九州モデル検討委員会 (2011) より作成。

環境産業の企業集積については、東京商工リサーチの企業データベースをもとに把握することができる。表 7-2 によれば、2010 年時点で九州に本社を置く環境関連企業は 1,297 社を数え、九州の環境関連企業の集積は全国の 9.1%を占める¹¹⁾。

分野別にみると、全国比が 1 割を上回った分野は、資源有効活用分野のエネルギー関連やサービスの提供、環境汚染分野のサービスの提供などであり、九州の環境関連企業はエネルギーやサービスの提供で集積が高いということができよう¹²⁾。一方、環境汚染防止分野の装置及び資材の製造や環境負荷低減分野では全国比が 1 割以下であり、企業集積は薄い¹³⁾。前述のように、企業集積においても、環境関連のハード機器やエコ製品などの供給する企業はまだ少ないことを示している。

第2節 中国の環境問題と環境対策

1. 中国の環境問題

九州が優位性をもつ環境技術は、公害を克服する過程や産業発展の長い年月のなかで培われてきた技術も多く、国内的には地味な技術とみなされるものも多い。また、公共工事や電力業の設備投資の削減によって国内市場の縮小に直面し、折角の技術が生かせないままになっているケースもある。ところが、中国においてはまさにそのような技術こそが緊急に求められる状況にあるとあってよい。中国が直面する環境問題は、かつて日本の工業都市や企業城下町が経験した公害や環境問題と多くの点で共通点を持つからである。

中国では 1990 年代から環境対策に本格的に取り組んできたが、執行能力は低く、中国の経済成長が加速化するにつれ、中国の環境問題は深刻化している。「三廃」と呼ばれる廃ガス（大気汚染）、廃水（水質汚染）、廃棄物（産業廃棄物、生活ごみ等）の増大に伴う環境汚染をはじめ、砂漠化、酸性雨などのさまざまな環境問題は、中国の経済発展を脅かすほどの大きな問題となりつつある¹⁴⁾。

中国の大気汚染の主要物質は、二酸化硫黄、ばいじん、工業粉じん、窒素酸化物などである。二酸化硫黄は酸性雨の原因となり、国境を越えて被害を及ぼす。窒素酸化物は、自

11) 九州地域戦略会議・低炭素社会九州モデル検討委員会（2011）、p.57。

12) 例えば、エネルギー関連では太陽電池、太陽熱温水器、風力機関、発電用蒸気タービンなど、サービスの提供では、工業排水処理、産業排水処理、産業廃棄物処理など。

13) 例えば、装置及び資材の製造では、大気汚染防止装置・機器、土壌安定剤、水処理機械など、環境負荷低減技術及び製品では、電気自動車、LED、リチウムイオン電池など。

14) 中国語では廃気、廃水、固体廃物と呼ぶ。

動車の排気ガスによって発生するため、自動車の急速な普及による影響が懸念されている。

中国の二酸化硫黄排出量は世界で最も多く、2007年には年間2,468万トンに達した。中国での電力需要の拡大により、火力発電所の建設が増加したことが二酸化硫黄排出量の増大の原因となり、しかも硫黄含有量の多い石炭を燃料とし、環境対策が不備な火力発電所が多いため、二酸化硫黄の排出を増加させたとみられる。

ばいじん排出量も、以前と比べれば減少傾向にあるとはいえ、2007年時点で987万トン、工業粉じん排出量も699万トンにのぼり、先進諸国と較べた違いに多い。

酸性雨については、2007年において全国500の都市のうち、酸性雨が発生した都市は281を数え、56.2%を占めた。このうち、酸性雨の降水頻度が25%以上の都市は171都市、75%以上の都市は65都市を数え、酸性雨汚染は年々深刻になっている¹⁵⁾。

日中間の大気汚染状況の比較は、測定方法などが異なっているため、単純な比較はできないが、2004年時点で中国の主要都市と福岡を比較すると表7-3のようになる。北京は福岡の水準に対し、粒状物質濃度で約5倍、二酸化硫黄濃度で約4倍、窒素酸化物で約1.4倍という高い汚染水準にあることがわかる。

表 7-3 大気汚染物質の日中都市間比較(2004年、年平均値)

	二酸化硫黄 (SO ₂)濃度	窒素酸化物 (NO _x)濃度	粒状物質 (PM ₁₀)濃度	降 下 ばいじん量
単位	mg/m ³	mg/m ³	mg/m ³	t/km ² /月
北 京	0.055	0.071	0.149	11.5
上 海	0.055	0.062	0.099	…
天 津	0.073	0.052	0.111	…
瀋 陽	0.052	0.035	0.137	…
重 慶	0.113	0.067	0.142	…
貴 陽	0.094	0.024	0.083	11.3
福 岡	0.013	0.049	0.029	
北京/福岡	4.2	1.4	5.1	

出所)《中国環境年鑑》編纂委員会編『中国環境年鑑』及び環境省水・大気環境局『平成16年度 大気汚染状況報告書』より作成。

また、工業排水や生活排水の増加により河川や湖沼の水質汚染も深刻化している。特に、近年、工場からの汚水で環境汚染や健康被害が顕在化していることからわかるように、統計数字には現れない水質汚染も進行しているとみられる。人体に直接影響を及ぼす水質汚染は、大気汚染以上に深刻である。

15) 中国国家環境保護局(2007)。

工業固形廃棄物については、综合利用（リサイクル）量や処理量が増加しているため、産業廃棄物の排出量は減少する傾向にある。ただし、産業廃棄物のなかで、危険廃棄物の処理が大きな課題となっている。危険廃棄物集中処理場は全国 152 ヶ所に設置されているが、7 つの省にはまだ設置されていない。すでに設置されている集中処理場においても運転資金不足などから稼働率が低く処理量が増えないという問題が指摘されている¹⁶⁾。

また、生活ごみの発生量は年率 7～8% で増加し、都市の周辺や川や湖の土手などに不法投棄されていることも多く、約 3 分の 2 の都市において「ごみが都市を包囲する」¹⁷⁾ という現象が起きているといわれている。

2. 中国の環境対策

こうした環境問題に対し、中国政府は 1989 年に環境保護法を施行し、1990 年代には環境保護政策を本格化させ、環境対策強化に向けた各種の法律や制度を整備してきた。また、5 年おきに制定される「国家環境保護 5 ヶ年計画」の下では、汚染物質の総量規制、汚水処理施設設置強化、大気汚染規制プロジェクトの実施、工業汚染源の規制強化などを推進してきた。「三同時」制度（工場建設と環境汚染防止設備の設置を同時に行うこと）や「排污費」制度（汚染物質排出企業に対して排出費用を徴収する制度）など中国独自の環境対策にも取り組んでいる。

しかし、法律や制度が整備されたにもかかわらず、その執行状況にはさまざまな問題があると指摘されている¹⁸⁾。例えば、地方の環境保護機関における予算・権限・人員の不足、強制力が乏しい法制度、環境投資のための資金や技術が不足する企業、環境汚染に関する正確な情報の不足、組織的活動が制約される住民運動や NPO などの問題が挙げられる¹⁹⁾。その結果、環境保護制度を適切に執行できずに、環境問題を悪化させているケースは多い。

2001 年に策定された第 10 次 5 ヶ年計画では、2005 年までに環境汚染を軽減し、生態環境の悪化にストップをかけるために、5 年間で汚染物質を 10% 削減することを目標とし、汚染物質の総量規制が示された。

しかし、計画目標と 2005 年の実績値を較べると、表 7-4 のようになり、計画目標を達

16) 産業研究所（2004）、p.6。

17) 中国環境問題研究会（2004）、p.261。

18) 自治体国際化協会（2001）、エコノミー（2005）。

19) 国家環境保護第 11 次 5 ヶ年計画のなかにも、第 10 次 5 ヶ年計画期間中の反省として「法があってもそれに依拠しない、法に違反しても追及するのは難しい、法の執行が厳格でない、監視・管理能力が不足しているといった状況が比較的広く見られる」（中国国家環境保護総局 2007）という指摘がある。

成できたのは、産業廃棄物排出総量にとどまり、工業粉じん排出総量、化学的酸素要求量排出量は計画目標を達成できず、二酸化硫黄排出総量、ばいじん排出総量は、計画目標を達成できるどころか排出量は増加した。中国政府も「二酸化硫黄排出総量は 2000 年対比で 27.8%増加し、化学的酸素要求量は 2.1%しか減少しておらず、10%削減の抑制目標は達成されなかった。…主要汚染物の排出量は環境容量をはるかに上回り、環境汚染は深刻である」と率直に環境対策が不十分だったと認めている²⁰⁾。

表 7-4 第 10 次及び第 11 次五ヵ年計画期間中の主要汚染物質排出総量規制の目標と実績

	(単位: 万トン、%)						
	2000年	2005年 計画目標	2000年 対比	2005年 実績	2000年 対比	2007年 実績	2000年 対比
二酸化硫黄排出総量	1,995	1,800	△ 9.8	2,549	27.8	2,468	23.7
うち、両控区の排出量	1,316	1,053	△ 20.0	1,354	2.9	…	…
ばいじん排出総量	1,165	1,100	△ 5.6	1,183	1.5	987	△ 15.3
工業粉じん排出総量	1,092	900	△ 17.6	911	△ 16.6	699	△ 36.0
化学的酸素要求量排出量	1,445	1,300	△ 10.0	1,414	△ 2.1	1,382	△ 4.4
うち、工業	704	647	△ 8.2	…	…	511	△ 27.4
生活	740	653	△ 11.8	…	…	871	17.6
アンモニア性窒素排出総量	184	165	△ 10.1	…	…	132	△ 27.9
うち、工業	78	71	△ 8.9	…	…	34	△ 56.2
生活	106	94	△ 10.9	…	…	98	△ 7.0
産業廃棄物排出総量	3,186	2,900	△ 9.0	1,655	△ 48.1	1,197	△ 62.4

出所) 国家環境保護総局『第 10 次五ヵ年計画』、同『第 11 次 5 ヶ年計画』、《中国環境年鑑》編纂委員会編『中国環境年鑑』等より作成。

2006 年からは、2010 年までの経済運営の指針となる第 11 次 5 ヶ年計画が採択され、環境対策も新たな計画に沿って見直された²¹⁾。第 11 次 5 ヶ年計画では、経済成長優先によるひずみが環境汚染の深刻化や資源エネルギー不足を招いたため、「節約型社会への転換」が重要課題とされ、今まで以上に環境保護、資源節約、循環経済を重視する姿勢が打ち出された²²⁾。つまり、エネルギー、水資源、土地、資材を節約し、資源の総合利用を強化し、再生資源の回収と利用のシステムを完成させ、クリーナープロダクションを推進することが最優先の政策課題となった。具体的には、総人口を 13 億 6,000 万人に抑えること、2010 年までに GDP 1 単位当たりエネルギー消費量を 2005 年末比 20%減少させるこ

20) 中国国家環境保護局 (2007)。

21) 堀井は、2004 年以降、目を見張るスピードで排煙脱硫装置の導入が進み、潮目が変わったと指摘し、中国の取り組みを高く評価している (堀井 2008 : p.37)。第 11 次 5 ヶ年計画において、3 億 5,500 万 kW の排煙脱硫装置を導入する目標を立て、発電設備の 6 割以上に排煙脱硫装置が設置される見通しだという。

22) 北九州市によれば、循環経済とは「先進国の場合、3R (廃棄物のリデュース、リユース、リサイクル) の推進によって廃棄物を減量化させることが大きな柱であるが、中国の場合は、クリーナープロダクション、省エネルギー・節水、資源の総合利用・リサイクル等を推進することによって、企業に経済的インセンティブを与えつつ、環境対策を進めること」(北九州市 2005 : p.11) を意味する。

と、単位工業増加値当たり用水量を 30%削減すること、耕地保有量を 1.2 億ヘクタール確保すること、主要汚染物質の総排出量を 10%削減すること、森林被覆率を 1.8%増加させることなどが、数値目標として掲げられた²³⁾。

第 11 次 5 カ年計画の公表後に発布された国家環境保護第 11 次 5 カ年計画では、環境汚染について厳しい認識を示し、汚染対策を強化するとともに、自然生態の保護まで含んだ包括的な環境政策が打ち出された。特に、汚染の分野では、住民の健康被害をもたらす水質汚染の対策を重視している。水質汚染対策の重点流域となったのは、「三河三湖」(遼河・淮河・海河からなる三つの河川と太湖・巢湖・滇池からなる 3 つの湖)、三峡ダム、長江上流、黄河中流・上流と南水北調の沿線などである²⁴⁾。行き過ぎた開発が水源、土地、森林、草原、海洋などの生態系のバランスを破壊してきたことを認識し、砂漠化対策、黄砂対策、土壌流失対策、湿地の保護などを強化し、自然生態の回復を求めている。

2011 年から始まる第 12 次 5 カ年計画においても、環境対策は引き続き強化された。2010 年の GDP 1 単位当たりエネルギー消費量は 2005 年末比で 19.1%削減され、二酸化硫黄は約 14%、化学的酸素要求量排出量は約 12%減少した。第 12 次 5 カ年計画においても、持続可能な成長を維持するためには、環境対策の強化は不可欠という認識のもと、GDP 1 単位当たりエネルギー消費量を 16%削減、二酸化炭素排出量は 17%削減、その他の主要汚染物質も 8~10%削減するという具体的な数値目標が掲げられている。

第3節 九州の対中環境協力の現状

1. 地方自治体と産業界の連携による対中環境協力～北九州市の事例

(1) 北九州市による対中環境協力

こうした中国側の環境ニーズに対し、九州の地方自治体や地方の企業が持つ経験や知識への期待は大きい。九州の対中環境協力でパイオニア的な役割を果たしたのは北九州市である²⁵⁾。

23) 大塚 (2009)、p.224。

24) 中国国家環境保護総局 (2007)。

25) 中央環境審議会は、「我が国の地方公共団体は、地域における公害克服に向けた取組において先導的役割を担い、環境関連法の執行、地域の環境管理計画の作成や実施等において優れた経験とノウハウを有している団体もあることから、東アジア諸国の地方政府の環境管理能力の向上のための協力が大きく期待される」(中央環境審議会 2005 : p.27) と述べ、後述する北九州イニシアティブネットワークを引き続き発展させることが重要だと指摘している。

表 7-5 北九州市の大連市への環境協力の歴史

1979年5月	友好都市締結
1981年10月	大連市で「公害管理講座」を開講 *北九州市の環境国際協力の始まり
1989年11月	「中国・北九州生産管理セミナー訪中団」を派遣
1990年12月	北九州市が国連環境計画(UNEP)の「グローバル500」を受賞
1993年8月	大連市から行政研修員受入開始(~2002年まで)
1993年10月	大連市で「北九州-大連技術交流セミナー」を開催
1993年12月	北九州市が中国政府に「大連環境モデル地区計画」を提案
1995年1月	大連市で「北九州-大連環境交流セミナー」を開催(環境保全技術)
1996年4月	「小型ボイラー燃焼改善事業」開始(~2000年まで)
1996年12月	「大連環境モデル地区整備計画」開発調査開始(~2003年3月まで)
1999年4月	友好都市締結20周年記念クルージングで環境学習を開催
2000年9月	大連市で開催された「2000年中国国際環境保護博覧会」に市のブースを出展し、「環境技術セミナー」を開催
2001年3月	北京市で「日中都市間環境協力セミナー」に出席(大連市との協力成果を発表)
2001年6月	大連市が国連環境計画(UNEP)の「グローバル500」を受賞 *姉妹都市で受賞したのは両市が初めて
2001年8月	大連市で「クリーナープロダクション技術移転事業」を実施(~2003年1月まで)
2001年9月	北九州市の大連市との環境協力が認められて、北九州市長が中国政府から「国家友誼賞」を受賞
2001年11月	北九州環境ビジネス推進会(KICS)が大連市環境保護産業協会と友好団体締結
2002年9月	大連市で開催された「2002年中国国際環境保護博覧会」に市及び企業ブースを出展し、「環境技術セミナー」を開催
2003年1月	大連市で「クリーナープロダクション技術移転セミナー」を開催
2004年9月	大連市で開催された「2002年中国国際環境保護博覧会」に市及び企業ブースを出展
2005年10月	大連市環境保護産業協会が北九州環境ビジネス推進会と北九州市で技術交流セミナーを開催

出所) 北九州市 http://www.city.kitakyushu.lg.jp/kurashi/menu01_0447.htmlより作成。

北九州市の環境国際協力は、友好都市の大連市から始まった(表7-5)。北九州市初の環境国際協力は、1981年に北九州市が大連市の要請で行なった「公害管理講座」である。その後、工場長や工場の技術者の研修などを積み重ね、1993年には市制30周年と友好都市調印15周年を記念し、大連市で「持続可能な開発と環境保全」をテーマに「大連-北九州技術交流セミナー」を開催した²⁶⁾。

北九州市の大連市への10数年に及ぶ環境国際協力の実績は、1996年にODA事業に採択された「大連市環境モデル地区整備計画」の開発調査につながった。本調査では、大連市の中心4区を対象にして、大気汚染や水質汚染などに関する環境保全に関するマスター

26) 北九州国際技術協力協会(2001)、p.166。

プランを JICA と北九州市が共同で作成した。

この開発調査は、国の ODA の枠組みで実施されているが、北九州市と大連市の都市間交流が端緒となっている。国際協力は国が行なうものという考えも根強かった中で、「地方と地方の協力が日中双方の政府を動かし、大がかりな国際プロジェクトに発展していった」点で大きな意義をもつ²⁷⁾。

近年では、北九州市の対中環境協力は、友好都市の大連市にとどまらず、それ以外の中国の都市にも広がっている²⁸⁾。通常、地方自治体ベースの国際交流は、友好都市相手の親善交流に流されがちである。北九州市の場合、友好都市との交流の中身が実質的であるだけでなく、環境協力によって友好都市の枠を越えた都市ネットワークを構築しているといえる。

北九州市による大連市以外の中国の都市へのアプローチは、中国主要都市へのミッションの派遣や国際協力銀行 (JBIC) との連携による重慶市や昆明市での提案型案件形成調査のケースがある。例えば、東アジア経済交流推進機構の加盟都市である天津市には、2005 年 1 月にミッションを派遣した。天津市は北九州市のもつエコタウンやクリーナープロダクション技術に関心を寄せており、北九州市は天津市環境保護局の職員を半年間受け入れている。また、2005 年 6 月には、無錫市と蘇州市にミッションを派遣した。無錫市と蘇州市には日系企業が多数進出しており、日系企業を対象とした環境マーケットの可能性をさぐるためである。その後も北九州市は多くの環境ミッションを派遣している。

また、2007 年からは、日中間で「日中循環型都市協力事業」の実施が合意されたことを受けて、北九州市は 2007 年に青島市、2008 年に天津市、2009 年には大連市と覚書を交わし、循環型都市づくりに向けた計画策定の支援や人材育成などを内容とする協力事業に着手している²⁹⁾。

このように地方自治体による対中環境協力では先進的な取り組みをしている北九州市であるが、地方財政の悪化や ODA の削減などは北九州市の国際環境協力にも大きな影響を与えている。そのため、環境協力を行う上でも、資金面の自立は避けて通れない課題となっており、協力ベースだけでなく、ビジネスの領域を広げていくことが必要とされている。

27) 北九州国際技術協力協会 (2001)、p.183。

28) 北九州市は、中国以外にも東アジアへ積極的な環境協力を行っている。1997 年には北九州市でアジア環境協力都市会議を開催し、アジア環境協力都市ネットワークを設立した。インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナムの都市が参加している。また、2000 年には国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) の環境と開発に関する閣僚会議と環境庁のアジア・太平洋環境大臣会議が開かれ、「北九州イニシアティブネットワーク」が設立された。こうした長年の北九州市の地道な努力は、世界的に高く評価され、1990 年には国連環境計画 (UNEP) から「グローバル 500」を受賞し、1992 年には国連環境開発会議 (地球サミット) で「国連地方自治体表彰」を受賞した。

29) 日本のエコタウンの経験を活用し、中国における循環型都市の取り組みに対し協力するプロジェクト。2007 年に経済産業省と中国の国家発展改革委員会の間で合意された。

全国的なブランドを有する北九州エコタウン、環境国際ビジネスの振興を目的として設立された北九州環境ビジネス推進会(KICS)などと連携し、環境国際ビジネスの活動を広げ、北九州市の産業全般との連関を強めていくことが重要な課題となっている³⁰⁾。

北九州市の環境国際協力室は、2005年度から環境保全部から環境経済部のもとへ移り、環境国際ビジネスに力を入れている。環境国際協力室による環境ビジネスへの取組みは、環境経済部ができる以前からすでに始まっており、大連市で2年に1度開催される国際環境保護博覧会に2000年から参加している。2000年は行政主体の参加だったが、2002年からは企業も参加し出展している。中国の現場を見たいという企業や中国側の企業や行政とコンタクトをとりたいという企業が参加しており、そのなかには北九州市以外の企業も含まれる。大連市と北九州市の環境協力を通じた深いつながりは、大連市の環境ビジネスに参入しようとする企業にとっても大きな魅力となっている。中国側からみても、沿岸部は経済発展が著しいため、環境分野でも協力よりもビジネス志向が強いという。

2004年に東アジア10都市の参加を得て創設された東アジア経済交流推進機構の環境部会では、環境保全に関する都市間協力だけでなく、環境産業の振興・交流も推進し、地域経済の活性化をめざすことが明記されている³¹⁾。

(2) 北九州国際技術協力協会による対中環境協力

北九州市の環境国際協力で行政とともに中心的な役割を果たしたのは、北九州市と福岡県と地元経済界が協力して設立した(財)北九州国際研修協会(略称は^{カイト}KITA、1992年から(財)北九州国際技術協力協会に名称変更)である。

KITAが設立された背景には、1970年代後半の「鉄鋼不況」があり、「鉄冷え」を打開するための模索と軌を一にしていた。まず、1978年に北九州青年会議所は、「北九州の産業経済を考える会」を発足させ、「北九州の産業を考える市民集会」を開催、「国際製鉄大学構想」を打ち出した。「国際製鉄大学構想」は実現に至らなかったが、同構想の主軸をなす「『鉄を売る町』から『鉄の技術を売る町』へ」という発想は、国際協力事業団(^{ジャイカ}JICA、2003年より独立行政法人国際協力機構に変更)の国際研修センターの誘致構想に引き継がれ、その予備的段階として、1980年に北九州青年会議所、北九州商工会議所、西日本工業倶楽部の呼びかけでKITAが発足した。

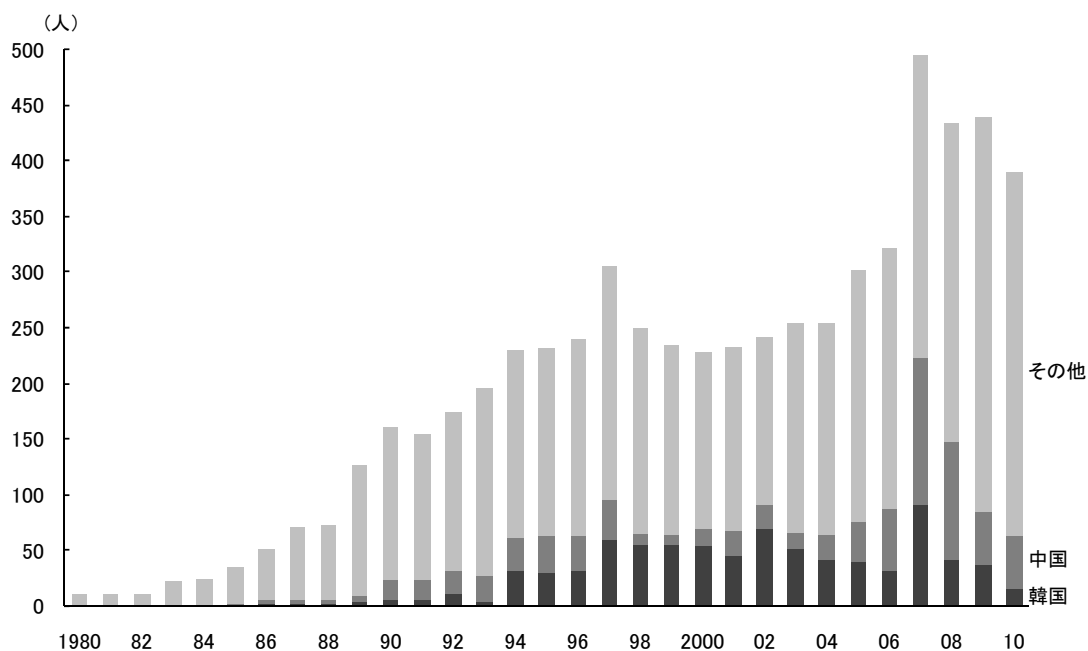
30) 1998年に北九州市の環境コンサルタント関連企業7社により設立された「北九州国際環境コンサルティング連合」と同年に市内企業のエコタウン参画などをめざして設立された「北九州環境ビジネス推進会」が、2000年に一体化し、「北九州環境ビジネス推進会(KICS)」が発足した(北九州環境ビジネス推進会2008)。新規事業の創出や国際的連携によるビジネス展開を目的とする。

31) 東アジア経済交流推進機構(2004)、pp.26-28。

KITA は 1980 年から海外研修員の受入れを始め、1989 年には、北九州青年会議所をはじめとする地元の誘致活動が実り、国際協力事業団 (JICA) 九州国際センターが設立され、海外研修員の本格的な受入れを開始した。

KITA の設立当初、10 人ではじまった海外研修員の受入れ事業は、設立 30 年を経て、年間 400 名を超える規模にまで拡大した (図 7-1)。2010 年度までの累計でみると、海外研修員の受入れ実績は、138 カ国、6,207 名に及ぶ。アジアからの受入れが最も多く 4,162 名を数え、全体の約 7 割弱を占める。中国からの受入れは国別受入実績でみると韓国に次ぎ第 2 位で 768 名にのぼる。

図 7-1 KITA の海外研修員受入人数の推移



出所) KITA 提供資料より作成。

KITA の海外研修員受入の特徴は、北九州市に、明治以来、蓄積されてきた産業技術 (特に製造業の生産性向上技術とメンテナンス技術) と環境技術を発展途上国の発展に役立てようとしていることにある。北九州市の企業のもつ生産性向上技術とメンテナンス技術は、もともと環境保全との両立を図った産業技術、つまりクリーナープロダクション技術 (低公害型生産技術) である。生産性を極限まで向上させ、徹底的な生産管理を行い、エネルギー利用や原材料利用の無駄を省けば、工場の外に出る汚染物質を減らすことになる。排煙脱硫装置や集じん装置などの設置が、汚染物質の排出を工場の外に出る直前に食い止める「エンドオブパイプ」型の環境対策だとすれば、こうした技術は生産性向上を図りなが

ら製造工程そのものを根本的に改善することができる。

また、海外研修員の受入れ・研修の現場では、地場企業や大手企業の拠点工場などが一丸となって、講師の派遣や研修員の実習・演習の場の提供などを行ってきた。協力企業や団体は、鉄鋼、金属製品、機械、化学、窯業などの製造業や大学・教育機関や公的研究機関などからなり 200 を超え、JICA の委託研修の講師陣は、企業の現役技術者や OB 技術者を中心に、大学高専の教員や行政関係者も担当する。こうした企業・団体・研究機関が、北九州で行われる研修の特色の 1 つとなっている実地研修（現場での実習や講義）を支えている。

KITA は、1992 年には KITA メンテナンス協力センター（現・KITA 生産性協力センター）及び KITA 環境協力センターを設立した。両センターを通じて、専門家の派遣、技術交流、調査研究、コンサルティング、国際親善交流など、研修員受入れ以外の事業も積極的に展開している。

KITA にとって、ODA 予算の削減が及ぼす影響は大きい。この傾向が続けば、無償の資金協力や技術協力、円借款などの有償の資金協力は減らざるをえない。しかし、中国の環境分野の研修ニーズは高く、無償の技術協力は今後も継続するとみられ、中国に対する環境協力や人材育成の分野は重要性を増してくる。また、国際的にみても、中国が浪費的な経済成長を続ければ、資源やエネルギーの国際需給が逼迫し、中国だけの問題ではなく、国際的な問題となる危険性もある。中国も第 11 次と第 12 次の 5 ヶ年計画では、省エネ、省資源を重視しており、クリーナープロダクション技術を中心とした KITA の環境協力に対する期待は今後ますます高まるものと考えられる。

（3）アジア低炭素化センターの設立

北九州市は、2008 年には「環境モデル都市」に選定され、地球温暖化対策においても先駆的な政策に取り組み始めた³²⁾。北九州市が掲げた CO₂ 削減の目標は、2050 年までに市域で 2005 年対比 50%削減（800 万 t の削減）、アジア地域で 150%削減（2,340 万 t の削減）である。そのため、北九州市は低炭素社会づくりをめざし、まちづくり、市民生活、人材育成、産業振興、アジアへの技術移転など広範な分野でさまざまな施策を打ち出した。そのなかで、アジアへの技術移転の中核的機関になるのが、2010 年 6 月に開設されたアジ

32) 2008 年の福田元総理の施政方針演説を受け、わが国を低炭素社会に転換していくために、高い目標を掲げて先駆的な取組みにチャレンジする都市を「環境モデル都市」に選定し、国が重点的に支援するという環境政策である。2008 年 7 月に北九州市、横浜市、富山市、帯広市、水俣市、下川町（北海道）が選定され、2009 年 1 月には京都市はじめ 7 都市が追加選定された。また、2011 年には、北九州市は「環境未来都市」にも選定された。環境未来都市とは、2050 に向けて環境や超高齢化対応等の面で、成功事例を創出し、国内外に普及しようとする政策である。

ア低炭素化センターである。

アジア低炭素化センターは、アジアの CO₂ 排出量の削減をめざし、低炭素技術をアジアへ技術移転するための拠点になるとともに、低炭素技術をはじめとする環境技術をアジアへ売り込むための拠点としての役割も担う。

北九州市は公害克服の経験やエコタウン事業のノウハウを生かして、アジアの環境改善に貢献してきた。しかし、個別の技術だけでは事業化に至らず、環境問題の解決につながらないことも多かった。また、企業が技術移転のプロジェクトに参画するインセンティブも少なかった。

アジア低炭素化センターは、技術などのパッケージ化、ニーズに応じた技術などの改良、市場性の調査、実証実験のサポート、金融支援などを通じて、企業が参画できるインセンティブを高め、企業のビジネスに結びつくような技術移転の事業化を推進する。言い換えれば、北九州市の企業と全国的な企業との連携により技術の組み合わせ（パッケージ化）を図ろうとする点や北九州市や国が提供できるサポート機能を最大限に活用しようとする点が、アジア低炭素化センターによる技術移転支援の大きな特徴だといえよう。すでに水ビジネスや石炭ガス化発電の分野で具体的な検討が始まっている。

このほか、アジア低炭素化センターは、低炭素技術分野の専門人材の育成、アジア諸都市の低炭素化に関わる調査研究・情報発信、アジアの低炭素化の進捗状況を把握するためのモニタリングの実施などの役割も担う。

北九州市の環境国際協力は、これまで大連市など中国の友好都市を中心とした技術協力や KITA や JICA などの海外研修員の受け入れが中心であったが、アジア低炭素化センターの設立によって、北九州市の環境国際協力は、対中環境協力を中心としながらも、対象地域、分野、手法いずれにおいても、新たな段階に入ったといえる。

2. 地方自治体・大学・国際機関の連携による対中環境協力～福岡市の事例～

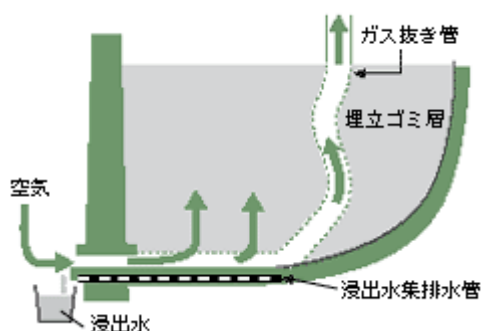
福岡大学・福岡市・国連ハビタット福岡事務所は、「福岡方式」と呼ばれるごみ埋立技術による環境協力を中国を含むアジア各地で実施している。「福岡方式」の正式名称は準好気性埋立構造といい、福岡大学の花嶋正孝教授（当時）が中心となって、福岡市が協力して約 30 年前に開発されたごみ埋立技術である。

福岡大学がこのごみ埋立技術の研究に着手した当初は、ごみに空気を送ってごみを分解し、汚水を浄化するという実験（好気性埋立処分技術に関する研究）から始まった。福岡市の埋立地で大型実験を 3 年続け、ごみの分解速度が速まり、汚水が浄化されるということ

は実証された。しかし、24 時間空気を送り込まなければならないため、コストがかかりすぎるという実用上の課題も明らかになった。ところが、この研究の過程で空気を送っていないところも汚水が浄化されていることがわかった。この原因を究明していくなかで、自然換気によって汚水が浄化されていることを突き止め、ローコストで建設できる準好気性埋立構造が生まれることになった。

準好気性埋立構造を概念図で示すと、図 7-2 のようになる。埋立地の底部に集排水管（有孔管）を設置し、浸出水を外部に排出する。垂直方向にも地上まで通じるガス抜き管（有孔管）を設置する。このことにより自然換気によって集排水管から埋立地内部に空気を取り込み、好気性微生物の活動を活性化させ、汚水を浄化する。準好気性埋立構造は、汚水を浄化するばかりではなく、埋立地や周辺の土壌や地下水への浸出水の浸透を抑制し、埋立地の早期安定化、臭気成分の削減、メタンガスの発生削減に効果を上げることがわかっている。

図 7-2 福岡方式の基本構造



出所) 国際協力機構 <http://www.jica.go.jp/>より引用。

準好気性埋立構造を採用したごみ埋立地は 1975 年に福岡市に完成した。準好気性埋立構造は 1979 年には埋立地の技術ガイドライン「廃棄物最終処分場指針」に記載され、日本の標準構造となった。わが国では、1970 年代以降、焼却が主流となり、1980 年代には焼却が 100% 普及したが、最終処分場は必要であり、準好気性埋立構造は全国の最終処分場の標準となり、全国に準好気性埋立構造は広がっていった。

1990 年代に入ると、準好気性埋立構造は発展途上国にも普及し始めた。そのきっかけとなったのは、1971 年に福岡大学の花嶋教授の研究室のもとに着任した松藤康司教授のマレーシアにおける技術指導である。

松藤教授はごみ埋立技術を移転することを目的として 1988～90 年に JICA の要請によりマレーシアに派遣された。松藤教授がマレーシアで技術指導を始めた当時は、埋立地の

運営管理が不十分であったため、埋立地から発生するメタンガスに引火し、埋立地は火の海だったという。しかも、建設資金が不足するという状況だった。そのため、松藤教授は、準好気性埋立構造の基本的な構造を変えないまま、竹やドラム缶やタイヤなど、現地で入手できる資材を部分的に活用することを発案、ローコストで準好気性埋立構造を導入することに成功した。マレーシアへの技術協力によって、準好気性埋立構造は日本だけでなく東南アジアでも通用することを実証した。

1997年に開催されたアジア太平洋都市サミットは、準好気性埋立構造に対する海外の関心をさらに高めることになった³³⁾。1997年に福岡事務所を開設した国連ハビタット（国際連合人間居住計画）は、アジア太平洋都市サミットに参加したが、その際、ローコストで埋立地を建設できる準好気性埋立構造に強い関心を示し、福岡市や福岡大学に働きかけ、発展途上国への技術移転が本格的に動き出すことになった。こうした海外からの関心の高まりとともに、準好気性埋立構造は、「福岡方式」と呼ばれるようになった。

国連ハビタットの要請で最初に取り組んだプロジェクトは、1998年のイランのテヘランにおける福岡方式の導入である。雨の多いマレーシアで成功したので、雨の少ないところで「福岡方式」が通用するかどうかを検証する意味もあった。

国連ハビタット福岡事務所は、イランに続いて中国に対しても「福岡方式」を紹介し、2001年には中国の建設部と国連ハビタット福岡事務所の間で中国への「福岡方式」の導入に合意、同年から山東省濰坊市^{ウェイファン}で「福岡方式」のパイロットプロジェクトを開始した。

このプロジェクトでは、埋立地の建設工事費は中国政府、濰坊市^{ウェイファン}、世界銀行の融資を活用している。福岡側は技術支援を行っている。福岡側は、国連ハビタット福岡事務所、福岡市、福岡大学からなり、国連ハビタットはプロジェクトのマネジメント、福岡市は国連ハビタット福岡事務所への職員派遣、専門家の現地派遣、ワーキンググループ会議への参加、福岡大学は専門家の現地派遣、ワーキンググループ会議への参加などを通じ技術的な支援を行っている。また、福岡市は自治体国際化協会の支援を受けて、濰坊^{ウェイファン}からの研修生を受け入れている。

一方、福岡大学も福岡市と協力しながら、中国における新たなプロジェクトを展開している。日中の大学間の研究交流を進める文部科学省の「都市環境に関する拠点大学プログラム」に福岡大学が参加したことがきっかけとなり、中国の清華大学が「福岡方式」に関心を持ち、2003年に福岡大学及び福岡市は、清華大学と「福岡方式」の普及などを含めた

33) アジア太平洋都市サミットは、福岡市が提唱し、1994年から隔年で開催されている。アジア太平洋地域の諸都市の首長が一堂に会し、都市問題解決に向けた相互協力について意見を交換する。参加都市は13カ国26都市からなる。

環境分野について技術協力に関する協定を結び、中国雲南省の蒙自県におけるごみ埋立地計画への協力が始まり、「福岡方式」による最終処分場を建設している。

ごみ埋立地は建設するだけでなく、ごみの種類や気候の違いが埋立地にどのような影響を及ぼすか、定期的にモニタリングをする必要があり、適切な維持管理が求められる。そのため、ごみ埋立地を建設する時だけでなく、埋立地の完成後に「福岡方式」の専門家をどれだけ現地に派遣できるかが重要な課題となる。福岡大学も福岡市も JICA や自治体国際化協会などから資金を工面して専門家を派遣しているが、維持管理に関わる専門家を継続的に派遣できる仕組みをつくる必要があるであろう。

また、中国では経済性を重視する傾向が強いため、準好気性埋立ではなく、嫌気性埋立を採用し、埋め立てる前にメタンガスを回収することによって収益を上げるプロジェクトを優先することも考えられる。国際機関や欧米の援助がらみのプロジェクトでは、実際、メタンガスを回収するプロジェクトが実施される傾向がみられる。一方、メタンガスの発生を削減する「福岡方式」は環境保全対策を主とした技術である。「福岡方式」の中国への普及は、中国がどれだけ環境対策に本腰を入れるかにかかっているとみえる。なお、「福岡方式」は 2011 年に、クリーン開発メカニズム (CDM) の新たな手法として認定された³⁴⁾。この認定により経済的な観点からも「福岡方式」の普及が促進される可能性も生まれている。

3. 企業による対中環境ビジネス

九州の環境関連企業は、公害克服やエネルギー価格の高騰などの経験を通じて、環境保全技術、クリーナープロダクション技術、省エネルギー技術などを蓄積してきた。また、九州の環境関連企業は、公共工事や電力業の設備投資の減少などによって、新たな市場を開拓し、新規事業を立ち上げる必要に迫られている。一方、中国では環境汚染の深刻化や資源エネルギーの不足などによって、クリーナープロダクション技術、省エネルギー技術、リサイクル技術などを必要としている。第 12 次 5 ヶ年計画では、持続可能な成長をめざし、環境対策や環境規制も強化されよう。中国の WTO 加盟により、今後、環境サービス分野への外資開放も徐々に進むことも見込まれる。そうなれば、環境ビジネスの市場が拡大する可能性は十分にある。

こうしたなか、九州の環境企業も中国市場への関心を急速に高めている。企業のもつ技

34) 先進国と途上国が共同で事業を実施し、それを通じて生まれた温暖化ガスの削減分を先進国が自国の温暖化ガス削減目標達成に利用する仕組みである。

術やノウハウを活かした企業によるビジネス・ベースの環境協力である。環境協力といっても、市場を通じて中国の環境保全に貢献するのであれば、環境ビジネスとほぼ同義だといつてよい³⁵⁾。

北九州市では、前述の通り、環境コンサルタント会社や環境関連メーカーが集まり、環境国際ビジネスの振興を目的に北九州環境ビジネス推進会（KICS）が設立され、中国の環境ビジネスに参入している企業も現れている。

北九州市の環境企業のなかで最も早く中国に進出した企業は環境テクノスである。環境テクノスは 1995 年に上海に進出、環境関連の測定・分析、調査、コンサルティングなどの業務を開始した³⁶⁾。2005 年には上海市に RoHS（Restriction of Hazardous Substances）指令関係の分析業務を行う合弁会社を設立、2008 年には大連にも事務所を開設、2011 年には大気や水質などの環境観測を行う合弁会社を設立した³⁷⁾。

北九州市でスラグ（こうさい 鉍滓）処理など鉄鋼関連のリサイクル事業を行う日本磁力選鉍は、宝山製鉄所がある上海に進出した。2005 年にステンレス・スラグの処理事業を行うために宝鋼集団傘下の企業と合弁会社を設立、有価金属の回収と残滓（金属分回収後のスラグ）をセメント材料向けなどに有効活用する事業を行っている。

工業排水対策の分野では、独自の技術を生かした中国の環境ビジネスへの参入もみられる。アステック入江は工業廃液から銅やニッケルなどの有価物を分離・回収し、再生する技術を日本で初めて開発した企業である。当社は、この技術をもとに、2006 年に上海に現地法人を設立、2009 年から 10 億円を投じて設立した工場が稼動し始めた。北九州市の環境企業の中国ビジネスとしては今までで最大規模の投資額である。日本政府も工業廃液のリサイクルとして注目し、実証事業の支援を行う。また、工業用洗浄装置メーカーのアクアテックは、2007 年に大連に真空洗浄装置の工場を建設、2009 年には深圳にも現地法人を設立した。当社は、精密部品洗浄などに伴う有害物質の排出を抑える洗浄装置で独自の技術を持つ。今後、中国で有害物質の排出規制が強化されることを見越しての中国事業の

35) 中央環境審議会も「公害防止技術や測定機器等の分野では、我が国の企業が、その技術を活かしたビジネスの現地化を通じて、相手国の環境対応能力の向上に寄与している。今後、クリーナー・プロダクションや 3R 等の分野でも、我が国の企業が自らの国内のビジネスにおいて蓄積した環境保全のノウハウ、技術を活用し、市場を通じて相手国に移転する協力も期待される」（中央環境審議会 2005：p.29）と述べている。

36) 上海に進出し合弁会社を設立した際、外国企業は 50% 以上の出資を認められなかったため、総経理（社長）には中国人が就任した。しかし、中国人総経理は放漫経営によって徐々に資本金を減少させ、さらに当社の油煙除去装置を模倣して、別会社のブランドとして安く販売するなどの問題を引き起こした。その後、外国企業の出資比率に関する法改正を受けて、出資比率を 50% 以上に高め、総経理を更迭したことによって、合弁会社の立て直しを図ったという（産業研究所 2004：p.118）。

37) RoHS 指令とは、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 EU の指令である。環境テクノスは玩具等に含まれる有害物質検査を行う。

拡張である。

前述の「日中循環型都市協力事業」の一環として取り組まれている北九州市の天津市への環境協力では、企業間交流の具体的なプロジェクトとして、吉川工業が自動車リサイクル事業面で協力することを決定した。2009年に当社と天津市のリサイクル企業が覚書を交わし、自動車解体の技術協力や資源の再利用を図る予定である。天津市では年間約6万台の廃棄自動車が発生するが、そのうち約1.8万台の処理をめざす。

北九州市以外の九州企業による対中環境ビジネスとしては、九州電力の中国内モンゴル自治区における風力発電を挙げることができる。九州電力は2007年に中国大唐集团公司、住友商事、中国住友商事との間で、内モンゴル自治区で風力発電事業を行う合弁契約を締結した。2009年には風車25台で営業運転を開始した。電力は現地の送電会社に販売するとともに、クリーン開発メカニズム（CDM）を活用して、温暖化ガス削減分を自国の排出権に繰り入れることもめざしている。

九州電力はこのほか上海市のガラス工場や中国の紡織業界を対象に、消費電力の削減のための設備の導入や生産ラインの見直しなどを提案する省エネルギー支援事業も行っている。

このように九州の環境関連企業が中国の環境ビジネス市場に参入するケースは徐々に増えてきた。しかし、実際には、九州の企業が中国への環境ビジネスに取り組むのは難しい。

例えば、中国ではハード機器を導入する場合、中国の設計院が図面を引き、中国のメーカーに発注し、国内で作れないものだけを輸入するのが一般的である。現地企業との価格競争は厳しく、日本の大手企業でさえも中国市場への参入は難しい。したがって、日本企業は技術的優位を活かせる分野でビジネスチャンスをつかむしかない。

また、中国ではソフトに対して対価を払うという意識が低い。例えば、環境関連の施設を効率的に稼働させるノウハウや技術を提供しても、対価が支払われない可能性がある。北九州市が得意とする分野はクリーナープロダクション技術をはじめとするソフトであり、こういう状況が改善されない限り、北九州市の企業にとって中国で環境ビジネスに取り組むのは難しい。また、ソフトの仕事があっても、環境の調査や測定、分析は、政府系の研究機関が担当するケースが多く、民間企業が容易に参入できないという問題もある。

このほか、技術、ノウハウ、商標、デザインを模倣されるケースや、売上代金の回収が困難となるケース、環境対策をするよりも罰金を払って済ませる企業体質などの問題が指摘されている。

こうしたなか北九州市の環境企業が中国に進出できた背景には、企業のもつ技術以外に、

北九州市のこれまでの努力によって、中国において北九州ブランドが確立されていたという下地があったことが見落とせない。官民連携によって中国の環境ビジネスに参入する「北九州方式」は、企業による対中環境協力の1つのモデルケースにもなるだろう。

また、「福岡方式」は福岡大学、福岡市、国連ハビタット福岡事務所が参加する「学官連携」に特徴があった。九州の大学もさまざまな環境技術を有し、対中環境協力で大きな役割を果たすことができる。多くの大学や大学の研究者は、中国にニーズがあるとわかっているにもかかわらず、中国に関する情報不足や大学の資金不足などにより中国での展開を躊躇せざるをえない。環境協力における産学連携を促せば、企業の参入を促し、この壁を乗り越えることにもなるだろう。

これからの地方レベルの対中環境協力を考える上では、行政主導だった環境協力を転換し、地方自治体以外の協力機関や協力者を広げていかざるをえない。友好都市の関係で始まった対中環境協力は、行政機関同士の信頼関係を醸成する上では大きな成果を生んだが、日本の地方自治体の財政悪化とともに、これ以上の環境協力には限界が見えてきている。地方自治体が築いたネットワークの上に、企業や大学などが参画できる仕組みをつくり、これまでの努力が無駄にならないよう民間や個人の活力を取り込み、産官学の連携を強化することが必要である。

第4節 小括

本章では、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携において、将来的に国際協力だけでなくビジネスとしての発展可能性をもつ環境分野を分析の対象とした。

まず九州の環境産業の発展経緯や集積の状況を整理するとともに、中国においてかつての日本の工業都市や企業城下町が経験した公害や環境問題に直面し、日本の環境技術が緊急に求められている状況を確認した。

その上で、九州がこれまでどのような対中環境協力を行ってきたかを、北九州市、福岡市、九州の環境関連企業の事例の分析を通じて明らかにした。北九州市は対中環境協力でパイオニア的な役割を果たし、大連市をはじめ中国各地で地方自治体と産業界による対中環境協力を実践してきた。福岡市は「福岡方式」と呼ばれるごみ埋立技術を核に地方自治体、大学、国際機関の連携による対中環境協力を実践してきた。北九州市や福岡市の実践活動は、産官学が一体となった環境協力が有効であったことを示しているといえよう。

一方、地方財政の悪化や ODA の削減などにより、協力ベースだけでなく、ビジネスの

領域を広げていくことが課題とされる。企業によるビジネス・ベースの環境協力は、環境保全技術、クリーナープロダクション技術、省エネ技術などの技術蓄積を生かし、徐々に実績を積み上げている。しかし、中国には、制度や商習慣の違い、価格競争、ソフトに対価を払う意識の低さといった環境ビジネス特有の難しさもある。

北九州市や福岡市の経験を踏まえ、日中の行政機関が信頼関係を築き、ビジネス上のリスクをできるだけ少なくし、民間企業の参入をより積極的に推進していくことが重要であることを指摘した。

終章 結論と今後の課題

第1節 九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の到達点

九州と北東アジアの国境を越えた地域連携は 1990 年代に本格化し、環黄海経済圏と日韓海峡経済圏の形成を促した。アジア経済危機を経て、2000 年代に入ると、日本経済の長引く不況や東京一極集中の進展により、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携は行き詰まりを見せ始めた。しかし、行政主導からビジネスや経済交流に焦点を当てた政策への転換や九州の産業集積を生かした連携を図ることによって、新たな進展がみられることになった。

本章では、まず九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の約 20 年間の軌跡を分析した結果、どのような実態が明らかになったのか、これまでの議論を要約する。

第 1 章では、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携が始まる契機をつくった環黄海経済圏を分析した。環黄海経済圏の域内交流は着実に拡大したが、そのなかで九州と中国・韓国の間では成果を生んだ分野と課題を残した分野があることが明らかになった。人的交流や貿易は急速に拡大したものの、九州企業の中国・韓国への投資は低迷した。このため、九州の行政機関は、行政主導の都市・地域連携から民間主導の都市・地域連携への転換をめざし、2000 年代に入り新たな組織を設立し、投資活動も含めたビジネスの活性化に取り組み始めた。

第 2 章では、環黄海経済圏のなかに位置しながらも、独自の圏域を形成する局地経済圏として日韓海峡経済圏を分析した。日韓海峡経済圏で成果を上げたのは、人的交流、物流、地方自治体の連携である。特に、福岡と釜山を結ぶ高速船「ビートル」の貢献は大きかった。しかし、ビジネスの面では、環黄海経済圏と同様、十分な成果を上げられなかった。福岡と釜山が支店経済であること、日中と比べ日韓では賃金格差が小さいことなどが、その要因となっていることを示した。そうしたなか、福岡・釜山双方の官民が協力することで、「超広域経済圏」の実現に向けた協力事業が推進されることになり、日韓海峡経済圏は新たな局面を迎えた。

第 3 章では、九州と北東アジアの国境を越えた連携を貿易の側面から分析した。九州の貿易は、戦後、アジアに近いという地理的な優位性を失ったが、1990 年代以降、近隣アジア諸国との貿易が活発になり、九州の貿易はめざましい発展をみせた。しかも、素材産業

中心の重厚長大型の輸出構造に、自動車や半導体が加わり、バランスのとれた輸出構造になった。九州の最大の貿易パートナーである中国との貿易は、1990年代こそ一進一退だったが、2000年代に入ると輸出入とも急増した。また、韓国との貿易も2000年代に急増した。九州にとって、戦後において今ほど地理的な優位性を発揮できている時期はないといえる。

第4章では、地場企業の海外投資を分析し、九州企業の最大の投資先である中国に焦点を当てた。九州企業の海外投資は1990年代前半がピークであり、その後は横ばいが続いている。九州企業の対中投資をみても投資件数の伸びは緩慢である。2000年代の長引く不況が九州企業の体力を奪ってきたことや、中国ビジネスの難しさが喧伝されることなどで、九州企業が対中投資に慎重になったためと考えられる。その一方、対中投資に成功する企業や失敗しても二度目のチャレンジをする企業も出ており、九州企業の対中投資パターンも変化していることを指摘した。

第5章では、産業集積の面から実態を明らかにするため、まず海外取引の盛んな半導体産業をとりあげた。九州の半導体企業は、プラザ合意の円高以降、海外ビジネスに積極的に取り組んでいる。ただ、地場の半導体企業は単独でアジアビジネスに参入できる企業は限られている。そこでアジアの半導体産業の連携を促進するため、「シリコンシーベルト福岡」や「半導体実装国際ワークショップ (MAP)」といった産官学が一体となったプロジェクトが推進されている。九州と中韓台の半導体産業がそれぞれ得意分野をもちつつ、お互い連携を深める時代に入ったといえる。

第6章では、急速に産業集積を高めている九州と中国及び韓国の自動車産業に着目し、どのような国境を越えた産業連関が進行しているかを明らかにした。これまでは、自動車産業の集積地が国境を越えて近接していても、単純に産業連関の強化に結びつくことはなかった。しかし、韓国との間では、日産自動車の海外部品調達戦略が強化されることによって新たな展開が始まった。また中国との間では、中国において外資系企業や現地企業の部品供給能力が高まるにつれて、九州は地の利を活かしたかたちで中国からの部品輸入の拠点性を高めていることが確認できた。

第7章では、国際協力だけでなく、ビジネスとしての可能性をもつ環境分野を分析した。九州には対中環境協力の実践事例として北九州市や福岡市の事例がある。北九州市は大連市をはじめ中国各地の地方自治体にクリーナープロダクション技術（低公害型生産技術）を中心とした環境協力を実践してきた。福岡市は「福岡方式」と呼ばれるごみ埋立技術による対中環境協力に取り組んできた。北九州市や福岡市の実践活動は、産官学が一体となった環境協力が有効であったことを示している。また、九州の環境関連企業も九州と中国

の行政機関が築いた信頼関係をベースに環境ビジネスに参入していることが明らかになった。

第2節 九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の特徴

東アジアでは、東西冷戦の終結や中国の対外開放が契機となり、国家レベルの経済統合や経済協力が進展し、そのなかで 1980 年代後半以降、一国内の都市や地域が隣接する他国の都市や地域と一体化を強める国境を越えた地域連携が始まった。当初は、華南経済圏や成長の三角地帯といった中国南部や東南アジアの国境地帯が中心であったが、1990 年代以降は、日本、韓国、中国の都市や地域が主導しながら、北東アジアへ広がった。

華南経済圏や成長の三角地帯では、労働力や土地などの要素価格の違いによって経済補完関係が顕在化し、企業が主体となって貿易や投資といったダイナミックな経済活動が引き起こされてきた。そして、経済活動を活発にするための税の優遇策や基盤整備などは、地方自治体というより国が大きな役割を担ってきた。

それでは、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携は、これまで分析してきた実態を踏まえ、どのような特徴をもつといえるのだろうか。

第 1 に、九州と北東アジアの間において交通手段や物流ネットワークの充実により、国境の壁が低くなり、九州の地理的優位性が各分野で発揮されているということである。九州はアジアに近いといわれながらも、実際は海に隔てられ、言語も通じない北東アジアにおいては国境の壁は高かった。しかし、交通手段や物流ネットワークが著しく利便性を高め、企業が国境を越えて生産ネットワークを拡充していくなかで、九州の地理的優位性が顕在化してきたといえる。

観光面では、すでに地理的な近さと多様な交通手段を活かした訪日観光の増加が顕著である。特に、九州を訪問する韓国人数は急増し、日韓海峡を往来する旅客数は 100 万人を超えるまでになった¹⁾。九州と韓国の距離は 200km しか離れておらず、1990 年代から次々と日韓航路にビートルなどの高速船が就航し、最近では格安航空も就航し、利便性の高い

1) Olshov は、デンマークとスウェーデン国境地帯のオレスンドのケースと比較して、日韓海峡経済圏においては時間と価格の障壁がまだ大きいと指摘する (Olshov 2010b : p.311-312)。オレスンドの場合、架橋前は船で 1 時間かかっていたが、橋ができてからは 20~35 分に短縮した。またヨーロッパでは、格安航空があるので、主要都市間の往復航空券は 30~120 ユーロ (3,240 円~12,960 円) の価格帯が多いという。それに対し、日韓海峡の場合は、高速船で 3 時間かかるし、船の往復運賃 24,000 円 (正規運賃)、往復航空運賃 49,000 円 (正規運賃) は利用者への負担が大きい。オレスンドの場合、370 万人の人口に対し、3,560 万人が往来する。人口 500 万人の日韓海峡経済圏なら、5,000 万人の人の往来があってもおかしくないのに、100 万人の旅客実績では少なすぎることも指摘する。

多様な交通手段が提供されている。中国人入国者については、2009年まで10万人にも達していなかったが、2010年からクルーズ客船の寄港が本格化し、2010年からは一気に中国人入国者も増大した。中国人観光客に対するビザの発給要件も緩和されているため、クルーズ船だけでなく、今後、航空路線を利用した観光客も大幅に増大するとみられる。

また、物流面では、地の利を活かした新たな物流ネットワークが構築されている。2003年に開設された上海スーパーエクスプレスは、福岡～上海間を28時間で結び、日本と中国を結ぶ新たな物流ルートとして定着している²⁾。また、自動車輸出の面では、博多港がレクサスの中国向け輸出の基地、下関港は韓国向け高級車の拠点港となっている。自動車部品の韓国や中国からの輸入が本格化すれば、北部九州・山口は輸入の面でも拠点化が大幅に進展するだろう。博多港と釜山港を結ぶ既存のフェリーのルートは、半導体製造装置や液晶パネル製造装置の主要な輸出ルートにもなっている。

表終-1 九州と北東アジアの国境を越えた地域連携を推進する主な会議体

会議体名	設立年次	参加自治体・団体
東アジア経済交流推進機構 (旧・東アジア都市会議)	2004年 (1991年)	大連市、青島市、天津市、烟台市、釜山市、仁川市、蔚山市、北九州市、福岡市、下関市
九州・中国産業技術協議会	1991年	九州(九州経済産業局、7県2政令市、経済団体)、中国(科学技術部、地方政府、大学、企業等)
九州・韓国経済交流会議	1993年	九州経済産業局、経済団体、7県2政令市と韓国の知識經濟部、地方自治体、経済団体等
環黄海経済・技術交流会議	2001年	九州・韓国・中国の政府、経済団体
日韓海峡沿岸県市道知事交流会議	1992年	福岡県、佐賀県、長崎県、山口県、釜山広域市、全羅南道、慶尚南道、済州道
九州経済国際化推進機構	2001年	九州経済産業局、経済団体、7県2政令市

資料) 九州経済産業局『九州アジア国際化レポート』等より作成。

第2に、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携は、政策の主体という観点では、国家というより地域が主体である。1990年代から姉妹・友好都市関係をベースとしながら、地方自治体が中心的な役割を担い、さまざまな会議体が設立された(表終-1参照)。交流の分野も幅広く、住民の親善交流から、青少年交流、文化、農水産業、観光、経済、環境

2) 熊谷は、空間経済学を応用したシミュレーション・モデルである IDE-GSM (Geographical Simulation Model) を用いて、中国に近いという地理的優位性をもつ北部九州港湾を整備することによって、どのような経済効果をもたらすかを分析した(熊谷 2011)。この分析によれば、北部九州港湾と上海の間に RORO 船の拡充などのアクセス改善が行われた場合、北部九州港湾が阪神港の上海向け貨物の 2～3 割を引き受ける可能性が生まれ、九州、山口、広島 の GDP を改善する効果をもたらすとしている。

など多方面にわたる。1990年代は、こうした会議体がけん引役となって、環黄海経済圏や日韓海峡経済圏の形成を推進した。

2000年代に入ると、目的をより明確にし、ビジネスや経済交流に焦点を当てた組織の改編や事業の見直しが行われた。東アジア都市会議は発展的に解消し、東アジア経済交流推進機構として再出発し、環黄海経済・技術交流会議はビジネス志向をより鮮明にした三ヵ国間交流に踏み出した³⁾。また、日韓の間では福岡市と釜山市が共同事業を推進することによって超広域経済圏の形成に向けた取り組みが始まった。

第3に、九州では、半導体、自動車、環境といった東アジアでも有数の九州の産業集積を生かし、地域の企業、大学、自治体などが協力関係を深め、産官学連携のもとで国境を越えた連携を深めていることである。

半導体産業はその典型である。九州の半導体産業は、早い時期からアジアとの分業関係を築いてきた。そして「シリコンシーベルト福岡」や「半導体実装国際ワークショップ」といった産官学連携のプロジェクトを10年以上にわたり強力に推進してきた。そのなかで、地場の半導体関連の中小企業も、着実にアジアとの取引を拡大しながら、競争力を磨いてきた。

環境の分野でも、産官学連携による視察団の派遣や商談会への参加などを積極的に行っている。また、九州の地方自治体、大学、企業などは、これまで東アジアの都市・地域と広範な環境協力のネットワークを築いてきた。これまでみてきたように、九州の環境協力は世界的に高く評価されており、この経験や実績を環境ビジネスにうまく活用することができれば、環境分野の国境を越えた地域連携のポテンシャルはさらに高まるとみられる。

自動車産業の分野では、産官学の連携組織は存在するものの、その主な目的は国内的な産業振興である。アジアとの連携はまだ主要な政策にはなっていない。しかし、アジアへの完成車輸出やアジアからの自動車部品の輸入は急速に増えており、従来の欧米一辺倒の自動車貿易の構造は大きく変わりつつある。今後、九州の部品メーカーや地場企業が直面する競争環境が厳しさを増せば、半導体産業と同様、産官学が連携し、産業全体としてアジアとの連携を模索する必要も出てくる可能性は十分あるだろう。

九州と北東アジアの国境を越えた地域連携においては、半導体産業、自動車産業、環境産業ばかりでなく、観光や物流の分野でもすでにいくつもの成果がみられ、将来的には他

3) 東アジア経済交流推進機構の基本構想では、前身の東アジア都市会議の課題として、①(これまで行ってきた)会議の頻度では議論が深められず共通課題の解決に至らなかったこと、②経済人会議が分離開催されてきたため、具体的なビジネス展開につながらなかったこと、③行政レベルだけでは東アジアを牽引する都市間ネットワークの形成・推進には限界があったことの3点を指摘している(東アジア経済交流推進機構 2004 : p.3)。

の分野でも産官学連携による国境を越えた活動は広がると考えられる。

以上をまとめると、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携は、個別企業というより産業集積の力を活用し、地域が一体となって、産官学が連携することによって市場を志向することに特徴があると考えられる。つまり、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携は、企業、地方自治体、大学などが一体となって、立地優位性や技術優位性を強め地域活性化を図る「産官学連携型」と特徴づけられよう。

これまでの国境を越えた地域連携の研究は、地方自治体やEUの政策か、もしくは貿易や投資、企業の経済活動のいずれかに焦点が当てられることが多く、地方自治体の政策と企業の経済活動を関連づけて分析する研究は少なかった。そして過去の環黄海経済圏や日韓海峡経済圏の研究では、貿易や投資の実態、企業の経済活動の実態の分析が不十分なまま、地方自治体への政策提言に偏る研究がほとんどであった。

本研究では、約20年間に及ぶ貿易や投資のデータや事例研究によって、貿易や投資、企業の経済活動に関しても長期的な実態分析を行い、環黄海経済圏や日韓海峡経済圏にかかわる地方自治体などの政策の変遷も長期にわたって分析した。以上の長期的包括的分析によって、地方自治体の政策と企業の経済活動が相互に関連するものであることを示し、「産官学連携型」という新たな特徴を備えた国境を越えた地域連携が九州と北東アジアの間で進展していることを明らかにした。

第3節 九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の課題

以上のように、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携は、華南経済圏や成長の三角地帯、あるいは欧州の国境を挟む諸地域とは異なる特徴を備えながら、独自の発展をたどってきた。しかし、九州を取り巻く近隣の国や地域が高度成長し、巨大な大都市圏（メガ・リージョン）が形成されようとしているなかでは、国家間の対外関係や大企業のグローバル活動が与える影響は大きくなり、大都市圏の関係がますます強まることが予想される⁴⁾。そのなかで九州と北東アジアの国境を越えた地域連携が独自の役割を果たし、持続的に発展するためには、次のような課題を克服する必要があると考えられる。

第1は、中枢管理機能の充実である。つまり、産官学それぞれにおいて、中枢管理機能を高め、海外との取引や事業を自らの判断で実行できるような自律性を高める必要がある。とりわけ産業においては本社機能の充実強化であり、行政においては地方自治体への権限

4) 細川 (2008)、Kim (2007)。

の移譲である。産官学それぞれが中枢管理機能を高めることによって、産官学連携はより有効なものになるだろう。

九州の本社機能は、地場大手企業、地場中堅企業、ベンチャー企業などによって担われている。これらの企業は、九州に本社を置き、独自の競争優位性を維持しながら、地域経済で中心的な役割を果たしている。しかし、これまでは、一部の製造業を除き、内需型の企業が多く、海外展開をリードする企業は限られていた。これまでみてきたように、九州の地場企業で海外に進出した企業数は 417 社で、海外進出件数は 1,291 件である。海外進出件数は全国比にすると 4.9%にすぎない。また、輸出も、大企業の拠点工場が中心であり、地場企業の輸出額（地場輸出額）は、全国の 3%にすぎないとみられる。大企業の支店や工場があっても、そこに海外と直接取引できる権限がなければ、中国や韓国にいくら近くても、中国や韓国とのビジネスには直接はつながらない。これからは内需型企業も含めて、地場企業が海外事業に関する中枢管理機能を強化することが重要である。

また、地域を地盤に活動している企業は、地域で生まれた企業ばかりではない。支店や工場も企業内分権や分社化などによって中枢的な機能をもつことができる。自動車産業や半導体産業などの進出企業が九州に拠点を置き地域に密着した戦略をとりながら、グローバルな活動を展開することができれば、国境を越えた企業活動はより厚みを増すことになる。

地方自治体は、これまで姉妹・友好都市交流、見本市や貿易商談会の開催、ミッションの派遣、研修生の受入れなど人的交流を中心とした国際交流事業を推進してきた。港湾や空港などのインフラ整備の面でも地方自治体の役割は大きかった。しかし、現行制度のもとでは、地方自治体は、関税を下げたり、輸入数量割当を変更したりはできない。外資系企業を誘致するために、法人税や所得税を引き下げることができない⁵⁾。企業により魅力的なインセンティブを与え、企業のダイナミックな経済活動を誘因するためには、地方自治体に通商政策上の権限を大幅に移譲するとともに、中国の経済特区のように、地域を限定し、優遇措置を集中する制度を大胆に導入する必要がある⁶⁾。

第 2 に、九州内の広域的な連携の推進である。九州が約 20 年前、韓国、中国の都市や

5) 百瀬・志摩・大島によれば、ドイツは国家が背景に退き、地方自治体が前面に出ることで環バルト海協力への参加が進んできたが、日本の場合は、地方自治体が権限をもたず、地元産業の能力に限りがあるため、国家や全国的規模の産業が乗り出さないかぎり、環日本海協力が進まないと指摘し、日本国家の中央集権的な体質の問題点に言及している（百瀬・志摩・大島 1995 : pp.223-224）。

6) 2011 年 6 月には総合特区法が成立し、福岡県、北九州市、福岡市は三者一体となり同年 9 月に「グリーンアジア国際戦略総合特区構想」を国に申請、同年 12 月には選定された。アジアの活力を取り込み、環境を軸にした産業の競争力を強化することを目的とする。政策手段はビザの規制緩和、工場立地の規制緩和などの規制・制度の特例措置、設備投資等の際に適用される税制上の支援措置（法人税）、金融上の支援措置（利子補給制度）、財政支援などが中心となっており、地域も独自の支援措置を講ずることになっている。

地域と交流を本格的に始めた時は、九州の都市や地域の経済力が圧倒的に優勢であった。その当時は、九州の都市・地域が個別にそれぞれ交流を深めることに無理はなかった。しかし、現在、黄海や日韓海峡を隔てて九州と向き合う中国、韓国の都市は、200～1,400万人規模の大都市として成長力を高めている。例えば、釜山市約350万人、仁川市約260万人、上海市は約1440万人、天津市約750万人、大連市約330万人、青島市約270万人である⁷⁾。人口の規模でいえば、福岡県を除く九州各県の規模を大きく上回る。面積で見ても、上海市を除けば、中国の都市は九州各県の面積よりも広い。これからは所得水準も高まり、経済規模も巨大になっていくだろう。こうした巨大都市との連携で経済的な成果を挙げようとするれば、個別の市や県だけでは自ずと限界が生じるのは明らかである。

道州制が最も理想的な姿であるが、まずは県境の壁を取り払い、九州がひとつとなって地域の力を結集することが必要である。九州では、九州地方知事会や地元経済団体で構成する「九州地域戦略会議」が2003年に発足している⁸⁾。九州地域戦略会議は、発足後、九州観光戦略や道州制について議論を深め、九州観光推進機構のような具体的な成果も生み出した。アジアとの連携についても、九州が一体となって、アジアの大都市圏（メガ・リージョン）との連携方策をさぐるべきである。

福岡－釜山の都市連携がきっかけとなり、韓国から提唱された超広域経済圏は、2都市間の連携にとどまらず、韓国東南圏と北部九州との連携で超広域経済圏を形成することをめざしている。まずは北部九州でその体制をつくれるかどうかを試金石となる。

第3に、国境を越えた地域連携のガバナンス機能の強化である。産官学の連携がより有効に機能し、九州が一体となって北東アジアとの地域連携を進めるには、政策の企画力、調整力、執行力を高める必要があり、その中核を担う組織や機構の役割は重要である。九州と北東アジアの間にあるのは会議体であり、常設の事務局は設置されていない。国境を越えた連携のプラットフォームにはなっているものの、十分な政策調整や執行力が伴っているとはいえない。

OECDも、環黄海経済圏における国境を越えた地域連携のガバナンスはいまだ初期の段階にあると指摘する⁹⁾。OECDは、既存の都市ネットワークは参加都市の断片的なビジョンを集めただけであり、地域全体の一貫した発展戦略をまだ確立できていないと評価し、

7) 総務省(2011)、p.42。

8) 九州の経済団体である九州経済連合会は、「九州地方知事会との意見交換会」を定期的に行ってきたが、官民一体で具体的な施策を検討し、実践的に取り組むことが必要という認識から、2003年に「九州地域戦略会議」を設立した。九州地域戦略会議のメンバーは、九州地方知事会、九州経済連合会、九州商工会議所連合会、九州経済同友会、九州経営者協会のトップで構成される。九州地域戦略会議は年に2回のペースで開催され、夏には産官学のトップが集まり夏季セミナーも開催される。

9) OECD(2009)、p.19。

その結果、連携よりも競争をあおることになり、参加都市間の重複投資や過当競争に導いていると述べている。

Perkmann も、欧州の経験を踏まえたアジアへの教訓として、インターレグのような超国家的な組織や制度に恵まれていなくても、国境を越えた地域連携に制度的な密度 (institutional density) を与える必要があり、政策誘導モデルを部分的にも取り入れることができるような国境を越えた地域連携機関の設立をすべきという助言をしている¹⁰⁾。

ただ、北東アジアにおいては、欧州のように制度化された国境を越えた機関がすぐに設立されるとは考え難い¹¹⁾。北東アジアにとって、言語、文化、政治体制、所得水準などの違いはいまだに大きく、制度化を困難にすると考えられるからである。欧州と北東アジアでは、制度化そのものに対する政治的・社会的な受容性の違いもあると考えられる。

したがって、九州と北東アジアにおいては、既存の会議体が果たしてきた活動実績を踏まえながら、特定の課題や目的に応じて、実践的で柔軟なガバナンス機能を強化することが望まれよう。既存の会議体の中でそのような機能を強化してもよいし、OECD が述べているように、共同プロジェクトを実施し、経験を積み重ねることでガバナンスを改善していくことも重要だろう¹²⁾。多様な政策分野を含む統合的なアプローチというより、政策分野を絞り込んだ機能的なアプローチに重点を置いたガバナンスの強化が必要である¹³⁾。

第4節 残された研究課題

本研究は、九州と北東アジアにおける国境を越えた地域連携の実態について九州の立場からアプローチした研究である。このため、九州で入手できるデータや文献を可能な限り収集し、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の包括的な実態の解明に努めた。

10) Perkmann (2004), p.37.

11) 木下は、東アジアに北米自由貿易地域や欧州統合のような制度的な経済圏が望ましいかどうかという問題について「東アジアではいわば下からの実質的な経済交流が大切で、地域全体をカバーする組織を創って上からの統合を制度化してゆく計画などは望ましくない」(木下 1992 : p.121) と述べているが、同じことは国境を越えた地域連携にも当てはまるだろう。

12) OECD (2009), p.20.

13) OECD によると、北米と欧州の国境を越えたガバナンスには以下のような特徴がみられる。北米では、水資源の管理やインフラへのファイナンスなど、少数の目的に焦点を当てて、実践的でかつ柔軟なガバナンス構造を發展させてきた。そして、民間セクターや非政府組織が積極的に関与してきた。一方、欧州では、特定の地域に対して、多様な政策分野をカバーする傘型組織を設置してきた。行政組織は複雑になり、公共セクターが中心的な役割を担う。言い換えれば、北米のケースは機能的なアプローチであり、欧州のケースは地域に基礎を置いた統合的アプローチだといえる (OECD 2009 : p.216)。九州と北東アジアの地域連携は、多様な政策分野をカバーするという意味では、統合アプローチからスタートしたといえるが、市場志向を強めるにつれ、北米型の機能的なアプローチにシフトしているといえる。今後も、この傾向は強まるし、より機能を強化することが必要であろう。

この点に関しては、門司税関や北九州市・福岡市港湾局などの協力により、長期間にわたる貿易や物流のデータの分析・加工が可能となった。また、公式統計だけでは把握できない分野については、九州経済調査協会や九州地域産業活性化センターの報告書などに掲載されている独自データや事例調査などを活用することで、その実態を明らかにすることができた。

その一方、韓国側と中国側のデータや文献の収集は限られたものとなっている。本研究では、韓国と中国の都市・地域間交流の実態を把握する上で、必要な範囲でデータを収集し分析した。韓国と中国において国境を越えた地域連携の実態がどのように進展しているのか、そのなかで九州は政策的にどう位置づけられているのかを明らかにするには、より広範なデータや事例の収集と分析が必要である。韓国側、あるいは中国側の立場から九州との国境を越えた地域連携を研究すれば、九州の立場からの研究とは異なる意義をもつ可能性もあると考えられる。

もう1つの研究課題は、九州の国境を越えた地域連携の相手先ごとの研究である。本研究では、九州と中国、九州と韓国という地域対国の分析を通じて、地方レベルの貿易や投資、入国外国人などの実態の解明に取り組んだ。また、コンテナ貨物や海外投資のデータ、あるいはアンケート調査や事例分析などを活用することで、九州と中国各地域、九州と韓国各地域といった地域対地域の実態もある程度把握することができた。

ただし、地域対地域の分析に関しては、統計上の制約が大きかったことも否めない。特に、貿易統計や出入国管理統計では相手先について国別のデータしか入手できない。相手先の港や空港がわかれば地域対地域の分析も可能となるが、そのような統計は整備されていない。

今後、九州と北東アジアの国境を越えた地域連携の研究をさらに深めるためには、九州と韓国南部を対象にした日韓海峡経済圏の研究に続き、九州と中国長江デルタ地域、九州と中国東北地域などを対象とした相手先ごとの研究が必要になってくるだろう。そのためには、統計上の制約を克服し、より詳細な地域対地域の分析を可能とするような新たな分析手法やオリジナルなデータを開発する必要もあるだろう。

参考文献

(日本語文献)

- 相川泰 (2005) 「環境問題」中国研究所編『中国年鑑 2005』。
- 相川泰 (2008) 『中国汚染 「公害大陸」の環境報告』ソフトバンク新書。
- 青山周 (2003) 『環境ビジネスのターゲットは中国・巨大市場』日刊工業新聞社。
- 青山周 (2008) 『中国環境ビジネス』蒼蒼社。
- 飯島曜子 (1999) 「ヨーロッパにおける国境を越えた地方自治体間連携」経済地理学会『経済地理学年報』第45巻第2号。
- 石川幸一 (2009) 「ASEAN 経済共同体とブループリント」石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN 経済共同体』ジェトロ。
- 石川幸一 (2011) 「新段階に進むアジア太平洋の地域統合」アジア政経学会『アジア研究』第57巻第3号。
- 石川幸一・清水一史・助川成也編著 (2009) 『ASEAN 経済共同体』ジェトロ。
- 居城克治 (2007a) 「自動車産業におけるサプライチェーンと地域産業集積に関する一考察—自動車産業における開発・部品調達・組立生産機能のリンケージから—」商学論叢編集委員会『福岡大学商学論叢』第51巻第4号。
- 居城克治 (2007b) 「九州の自動車産業集積の現状と課題」国際東アジア研究センター『東アジアへの視点』第18巻第2号。
- 糸賀滋編 (1994) 『動き出すASEAN経済圏』アジア経済研究所。
- 稲垣清 (1992) 「浮上する華南経済圏」渡辺利夫編『局地経済圏の時代』サイマル出版会。
- 井上正治 (2004) 「北九州市の中国への環境協力」ぎょうせい『かんきょう』第29巻2号
- 今井健一 (1992) 「東北アジアの地域貿易と相互依存」嶋倉民生編『東北アジア経済圏の胎動』アジア経済研究所。
- 今井健一 (2006) 「工場なき産業高度化—中国半導体ファブレス企業の成長」霞山会『東亜』第468号。
- 今井健一・川上桃子編 (2006) 『東アジアのIT機器産業—分業・競争・棲み分けのダイナミクス—』アジア経済研究所。
- 井村秀文 (2007) 『中国の環境問題 今なにが起きているのか』化学同人。
- 井村秀文・勝原健編著 (1995) 『中国の環境問題』東洋経済新報社。
- 上田紘平 (2009) 「九州・山口における半導体実装関連企業の現状と課題」九州経済調査協会『九州経済調査月報』第63巻第12号。

- 上山邦雄編（2009）『巨大化する中国自動車産業』日刊自動車新聞社。
- エコノミー，エリザベス（2005）『中国環境レポート』築地書館。
- 江原規由・箱崎大編著（2009）『中国経済最前線～対内・対外投資戦略の実態～』ジェトロ。
- 王淑珍（2006）「台湾半導体産業の発展における政府の役割および生産システムと企業間の取引関係」東京大学大学院経済学研究科博士学位論文。
- 大木博巳編著（2008）『東アジア国際分業の拡大と日本』ジェトロ。
- 大蔵省関税局（1972）『税関百年史（上巻）』日本関税協会。
- 大塚健司（2009）「環境保護に関する第11次5ヵ年計画」中国環境問題研究会編『中国環境ハンドブック 2009－2010年版』蒼蒼社。
- 大津留榮佐久（2007）「世界をリードする先端システムLSIの開発拠点を目指して」『クラスタージャパン2007シンポジウム』報告資料。
- 大東和武司（1995）「九州企業のアジア展開：背景とメカニズム」九州経済調査協会『九州・アジア経済交流の新段階』。
- 岡野秀之（2008）「日本の半導体クラスター 九州を中心に」山崎朗編著、九州経済調査協会・国際東アジア研究センター編『半導体クラスターのイノベーション 日中韓台の競争と連携』中央経済社。
- 岡野秀之（2009）「九州の太陽電池関連産業の実態と展望～ソーラーアイランド九州の形成に向けて～」九州経済調査協会『九州経済調査月報』第63巻第12号。
- 岡部明子（2003）『サステイナブルシティ EUの地域環境戦略』学芸出版社。
- 小川雄平（1988）「『環黄海・日本海経済圏』形成の可能性」日本評論社『経済評論』第37巻第12号。
- 小川雄平（1989）「NIEs・ASEAN・中国の成長戦略と九州経済」九州経済調査協会『1988年度九州経済白書 アジア時代と地域経済』。
- 小川雄平（2006）『東アジア地中海経済圏』九州大学出版会。
- 海外環境協力センター（2001）『日中環境協力情報資料集（2000年度版）』。
- 海外環境協力センター（2003）『地方公共団体等による国際環境協力ガイドブック』。
- 嘉数啓（1995）『国境を越えるアジア成長の三角地帯 グロース・トライアングル（GT）構想の全貌』東洋経済新報社。
- 掛田健二（2004）「中国遼寧省環境ミッション調査概要」日本機械輸出組合『JMC JOURNAL』2004年10月号。
- 片山礼二郎（2009）「総論 世界同時不況と地域企業」九州経済調査協会『2009年版九州経済白書 世界同時不況と地域企業』。

- 加峯隆義・川畑修平（2007）「九州における半導体関連産業の輸出の現状と課題」九州経済調査協会『九州経済調査月報』第61巻第6号。
- 環境省（2004）『平成16年度 大気汚染状況報告書』。
- 環境省（2005）『持続可能な開発に向けた国際環境協力』。
- 環黄海地域経済・技術交流推進プログラム策定調査委員会編（2001）『環黄海地域経済・技術交流推進プログラム』。
- 関志雄（2005）『共存共栄の日中経済 「補完論」による実現への戦略』東洋経済新報社。
- 環日本海学会編（2006）『北東アジア事典』国際書院。
- 岸本千佳司（2008）「台湾の半導体クラスター～新竹以北を中心に」山崎朗・九州経済調査協会・国際東アジア研究センター（2008）『半導体クラスターのイノベーション 日中韓台の競争と連携』中央経済社。
- 岸本千佳司（2009）「中国上海・蘇州地域における半導体産業集積」国際東アジア研究センター、Working Paper Series Vol.2009-20。
- 北九州市（2000）『北九州市環境国際協力推進計画一人と地球と次の世代のために』。
- 北九州市（2001）『北九州市環境国際協力推進計画ー都市別行動計画』。
- 北九州市（2003）『北九州市の環境国際協力～私たちの空と海は世界とつながっている』
- 北九州市（2004）『環黄海地域における半導体関連産業連携可能性調査報告書』。
- 北九州市（2005）『「中国における環境ビジネス市場調査」報告書』。
- 北九州国際技術協力協会（2001）『北九州国際技術協力協会 20 年史』。
- 北九州環境ビジネス推進会（2008）『10 周年記念誌』。
- 北村かよ子（1994）「局地経済圏の意義と役割 成長の三角地帯を中心に」糸賀滋編『動き出すASEAN経済圏』アジア経済研究所。
- 北村豊（2005）「成長を脅かす中国の環境破壊」中央公論新社『中央公論』第 120 巻第 8 号。
- 城戸宏史（1996）「日韓海峡自動車産業圏形成の可能性」産業学会『産業学会研究年報』第12号。
- 城戸宏史（2004）「九州の半導体産業のクラスター化と国際展開」国際東アジア研究センター『台湾IC産業の発展構造と九州北部におけるIT産業との比較分析』。
- 木下悦二（1992）「東アジアの躍動と環黄海経済地域の経済協力の可能性」西村明・林一信編『環黄海経済圏創生の課題と展望』九州大学出版会。
- 木下悦二（1993）「北東アジア地域の将来展望と九州経済」九州地域産業活性化センター『九州地方の対北東アジア経済交流に関する基礎的調査報告書』。
- 九州運輸局（2011）「日韓旅客定期航路の旅客輸送実績について」記者発表資料。

九州経済産業局・九州・山口経済連合会（2001）『九州地域環境産業ビジョン 九州環境アイランドの実現を目指して』。

九州経済産業局（2001）『九州アジア国際化レポート2001～深化する環黄海地域の経済交流～』。

九州経済産業局（2002）『九州アジア国際化レポート2002～産業空洞化の実態と対内投資の促進に向けて～』。

九州経済産業局（2004a）『中国の地域エネルギー事情調査報告書』。

九州経済産業局（2004b）『2003－2004 九州経済 Review&Preview』。

九州経済産業局（2004c）『九州国際化推進プラン：環黄海経済圏の共創をめざして』。

九州経済産業局（2006）『産業クラスター計画 九州地域環境・リサイクル産業交流プラザ戦略ビジョン』。

九州経済産業局（2008）『中国の公害防止・省エネルギーニーズに対する九州地域企業の協力調査』。

九州経済産業局（2010）『九州アジア国際化レポート 2009』。

九州経済産業局（2011）『九州経済国際化データブック2010』。

九州経済産業局 『企業活動基本調査報告書』各年版。

九州経済調査協会（1983）『昭和57年度九州経済白書 国際化と地域経済』。

九州経済調査協会（1994）『長江デルタと九州の経済交流可能性調査報告書』九州地域産業活性化センター。

九州経済調査協会（2000）『アジア経済危機後の環黄海都市ネットワーク戦略』総合研究開発機構。

九州経済調査協会（2001）『第5回九州－釜山自動車産業交流会報告』。

九州経済調査協会（2005a）『九州における新たな産業立地施策に関する調査報告書～自動車関連産業をモデルケースとして～』。

九州経済調査協会（2005b）『福岡県北部地域における電力・環境関連産業振興及び地域振興計画策定調査報告書』。

九州経済調査協会（2006）『地方からの日中環境協力－九州モデルの構築に向けて－』NIRA 助成研究報告書 0655。

九州経済調査協会（2007）『環黄海 10 都市間における自動車部品流通可能性調査報告書』。

九州経済調査協会（2008a）『日韓海峡圏の新たな観光戦略』。

九州経済調査協会（2008b）『福岡・釜山インターリージョン形成調査』。

九州経済調査協会（2008c）『半導体関連企業と台湾企業とのビジネス交流可能性調査報告書』。

九州経済調査協会（2008d）『九州・山口の自動車関連部品工場等一覧 2008』。

- 九州経済調査協会（2009）「香港・珠江デルタ地域」『福岡・釜山超広域経済圏の形成促進に向けた協力事業』報告書。
- 九州経済調査協会（2011）『九州・山口地場企業の海外進出 2011』。
- 九州次世代自動車産業研究会（2012）『平成23年度「九州次世代自動車産業研究会」報告書～九州次世代自動車産業戦略～』。
- 九州地域環境・リサイクル産業交流プラザ（2010）『九州地域環境・リサイクル産業交流プラザ（K-RIP）1999－2010 10周年誌』。
- 九州地域産業活性化センター（1993）『九州地方の対北東アジア経済交流に関する基礎的調査報告書』。
- 九州地域産業活性化センター（1993）『九州地域における自動車産業の拡大・発展と地域の対応～国際化のなかのカーアイランド・九州の課題と展望』。
- 九州地域産業活性化センター（1996）『環黄海地域の産業交流の拡大に関する調査報告書』。
- 九州地域産業活性化センター（1997）『九州とアジア・オセアニアとの共生のための条件を探る海外調査およびシンポジウム報告書～自動車部品産業を中心として～』。
- 九州地域産業活性化センター（2000a）『国際交流拠点形成による北九州都市圏地域振興計画策定調査報告書』。
- 九州地域産業活性化センター（2000b）『戦略産業へのアプローチ 九州地域における戦略的産業創出可能性調査報告書』。
- 九州地域産業活性化センター（2004）『半導体関連産業の起業化・事業化創出に関する調査報告書～九州半導体クラスターの新事業創造に向けて～』。
- 九州地域産業活性化センター（2005）『日韓自由貿易協定（FTA）の影響と日韓海峡経済圏の可能性に関する調査』。
- 九州地域産業活性化センター（2006）『九州の自動車産業を中心とした機械製造業の実態及び東アジアとの連携強化によるグローバル戦略のあり方に関する調査研究』。
- 九州地域戦略会議・低炭素社会九州モデル検討委員会（2011）『低炭素社会を目指す九州モデル』。
- 九州半導体イノベーション協議会（2006）『九州シリコン・クラスター新発展戦略』。
- 金漢淵（2001）「韓国自動車産業の生産構造と地域分業」『韓国経済研究』編集委員会『韓国経済研究』Vol.1, No.2。
- 金昌男（2003）「日韓海峡経済圏形成戦略研究」日韓文化交流基金編『訪日学術研究者論文集』第10巻。
- 金日坤（1996）「東アジアの新しい成長の極へー地方化と国際化時代の拠点形成」矢田俊文・

- 朴仁鎬『国土構造の日韓比較研究』九州大学出版会。
- 金繁旭（2000）「仁川市の環黄海経済圏交流」九州経済調査協会『アジア経済危機後の環黄海都市ネットワーク戦略』総合研究開発機構。
- 国吉澄夫（2007）「ワールドインパクトー中国の産業 IC・半導体」日本国際貿易促進協会『国際貿易』第1773号。
- 久保善博（2007）「友景肇福岡大学教授は半導体企業・技術者のオープンネットワークの中からビジネス連携をコーディネート」科学技術振興機構『産学官連携ジャーナル』Vol.3, No.11。
- 熊谷聡（2011）「シミュレーション・モデルを用いた北部九州港湾整備の経済効果分析」『東アジア経済統合と福岡地域の発展 第I部 総論研究会 東アジアとのアクセス改善による福岡の成長戦略』福岡県・日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所。
- 経営労働協会監修、関満博編（2005）『台湾IT産業の中国長江デルタ集積』新評論。
- 経済産業省（2004）『新産業創造戦略』経済産業調査会。
- 経済産業省（2005）『アジアリサイクル最前線ー動き始めた循環資源』経済産業調査会。
- 現代自動車（2003）『年次報告書』。
- 国際東アジア研究センター（1995）『検証 環黄海経済圏』。
- 国土交通省（2011）『数字でみる港湾2011 港湾ポケットブック』日本港湾協会。
- 小島朋之編（2000）『中国の環境問題』慶應義塾大学出版会。
- 小島道一編（2005）『アジアにおける循環資源貿易』アジア経済研究所。
- 小永吉浩（2010）「中国事業は『試練のたびに成長』を実感」財界九州社『財界九州』第51巻第5号。
- 小森正彦・岳梁（2007）「広州の自動車産業集積」日本政策投資銀行『DBJ Monthly Overview』2007年10月号。
- 小森正彦・岳梁（2008）「中国の直接投資受入策の構造変化～技術・環境重視の明確化とサービス業の強化～」日本政策投資銀行『DBJ Monthly Overview』2008/7・8号。
- 坂口光一（1996）「九州ーアジア地域間経済交流の新たな展開」坂口光一・丸屋豊二郎編『国際交流圏の時代ー九州アジア化戦略ー』大明堂。
- 坂田幹男（2010）「1990年代北東アジアの経済協力の試み」大津定美・松野周治・堀江典生編著『中ロ経済論 国境地域から見る北東アジアの新展開』ミネルヴァ書房。
- 佐藤幸人（2007）『台湾ハイテク産業の生成と発展』アジア経済研究所叢書3、岩波書店。
- 産業研究所（2004）『九州地域と中国との環境関連産業分野における戦略的連携に関する調査研究』。
- 産業タイムズ社（2009a）『半導体産業計画総覧2009ー2010年度版』。

- 産業タイムズ社（2009b）『アジア半導体／液晶ハンドブック2009－2010』。
- 塩地洋（1993）「開発部門は九州に移転されるか？－トヨタ自動車九州㈱をケーススタディとして－」九州経済調査協会『九州経済調査月報』第47巻第10号。
- 塩地洋（2008）「自動車：グローバル競争優位の日韓と内需依存の中国」塩地洋編著『東アジア優位産業の競争力－その要因と競争・分業構造』ミネルヴァ書房。
- 塩次喜代明・加峯隆義・福永文美夫（1998）「九州企業のグローバル化」塩次喜代明編著『地域企業のグローバル経営戦略』九州大学出版会。
- 自治体国際化協会（2001）『中国の環境問題と地方自治体の国際協力』CLAIR REPORT, No.213。
- 自治体国際化協会（2001）『自治体国際協力促進事業（モデル事業）報告書要約集（平成8年度から平成12年度）』。
- 篠田武司（2007）「スウェーデン・デンマーク間の国境を越える地域開発 エーレスンド地域における地域統合とガバナンス」若森章孝・八木紀一郎・清水耕一・長尾伸一編著『EU経済統合の地域的次元 クロスボーダー・コーペレーションの最前線』ミネルヴァ書房。
- 渋田哲也（2002）『「国鉄マン」がつくった日韓航路』日経ビジネス人文庫。
- 嶋倉民生編（1992）『東北アジア経済圏の胎動』アジア経済研究所。
- 志摩園子（2009）「環バルト海地域のネットワーク形成 冷戦終焉後の国際秩序への地域からの新たな試み」蓮見雄編『拡大するEUとバルト経済圏の胎動』昭和堂。
- 清水一史（1998）『ASEAN域内経済協力の政治経済学』ミネルヴァ書房。
- 清水一史（1999）「アジア経済危機とASEAN域内経済協力」世界経済研究協会『世界経済評論』第43巻第5号。
- 清水一史（2009）「『東アジア共同体憲章案』と地域主義－ASEAN域内経済協力の視点から－」東京大学社会科学研究所『社会科学研究』第61巻第1号。
- 清水一史（2011a）「東アジアの経済統合－世界金融危機後の課題」アジア政経学会『アジア研究』第57巻第3号。
- 清水一史（2011b）「ASEAN経済共同体（AEC）と経済統合」拓殖大学海外事情研究所『海外事情』第59巻第9号。
- 清水一史（2011c）「ASEAN域内経済協力和自動車部品補完－BBC・AICO・AFTAとIMVプロジェクトを中心に－」産業学会『産業学会研究年報』第26号。
- 清水一史（2011d）「アジア経済危機とその後のASEAN・東アジア－地域経済協力の展開を中心に－」和田春樹・後藤乾一・木畑洋一・山室信一・趙景達・中野聡・川島真編『岩波講座 東アジア近現代通史 ⑩和解と協力の未来へ 1990年以降』岩波書店。
- 清水一史（2012）「ASEANの経済統合と経済共同体（AEC）：域内経済協力の深化と世界記

- 入危機後の課題」山澤逸平・馬田啓一・国際貿易投資研究会編著『通商政策の潮流と日本 FTA戦略とTPP』勁草書房。
- 清水誠（2008）「半導体メーカーの事業戦略の再構築に向けた方策」日本政策投資銀行『調査』No.96。
- 助川成也（2012）「東アジア広域経済圏構築の動きとその課題」山澤逸平・馬田啓一・国際貿易投資研究会編著『通商政策の潮流と日本 FTA戦略とTPP』勁草書房。
- 関満博（1992）『現代中国の地域産業と企業』新評論。
- 関満博（2003）「北東アジア経済圏の輪郭と環黄海地域」『北東アジアの産業連携／中国北方と日韓の企業』新評論。
- 関満博（2006）『中国自動車タウンの形成 広東省広州市花都区の発展戦略』新評論。
- 総務省統計局（2011）『世界の統計2011』。
- 高木直人（1982）「地場企業の海外投資」九州経済調査協会『九州経済統計月報』第36巻第10号。
- 高木直人（1983）「九州の貿易構造の現状と問題点」九州経済調査協会『昭和57年度九州経済白書 国際化と地域経済』。
- 高木直人（1990）「変貌するシリコンアイランド九州」九州経済調査協会『九州経済調査月報』第44巻第8号。
- 高木直人（1993）「北東アジアにおける地域間交流の展望」九州経済調査協会『九州経済調査月報』第47巻第10号。
- 高木直人（1997a）『転換期の中国東北経済－拡大する対日経済交流－』九州大学出版会。
- 高木直人（1997b）「拡大する九州と環黄海地域の経済交流」日中経済協会『日中経協ジャーナル』第44号。
- 高木直人（1999）「総論 都市再編と地域の変容」九州経済調査協会『1999年版九州経済白書 都市再編と地域の変容』。
- 高木直人（2001a）「グローバル時代の環黄海経済圏」第1回福岡アジア国際会議、福岡。
- 高木直人（2001b）「環黄海都市ネットワーク戦略 アジア経済危機から再生に向けて」『韓国経済研究』編集委員会『韓国経済研究』Vol.1, No.2。
- 高木直人（2001c）「大競争時代の環黄海経済圏」中国地方総合研究センター『季刊 中国総研』Vol.5-1, No.2。
- 高木直人（2002a）「環黄海経済圏の10年を振り返って」九州経済調査協会『九州経済調査月報』第56巻第12号。
- 高木直人（2002b）「東アジアにおける「経済特区」間の連携強化に向けて」第2回福岡アジア

- 国際会議、福岡。
- 高木直人（2002c）「環黄海経済圏と九州の新たなアジア戦略」総合研究開発機構主催、第6回東アジア経済学術会議「経済統合の深化を通じた東アジア経済の進むべき方向」、福岡。
- 高木直人（2002d）「FAZから特区構想へ～北九州FAZと国際物流特区の検証」第8回中華経済協作系統国際研討会～全球化 vs 区域化：亜州地区経済発展的契機と挑戦、台中、台湾。
- 高木直人（2003）「東アジアの『経済特区』の連携強化に向けて」九州経済調査協会『九州経済調査月報』第56巻第12号。
- 高木直人（2004a）「九州の立場からみた環黄海地域経済協力」東アジア総合研究所・天津社会科学院東北アジア研究所主催・第8回東アジア国際シンポジウム2004「北東アジアの金融・IT・物流の発展と協力」、天津、中国。
- 高木直人（2004b）「環黄海経済圏と九州の新たなアジア戦略」オフィス・オートメーション学会第49回全国大会、久留米。
- 高木直人（2004c）「日韓自由貿易協定と福岡の可能性」第4回福岡アジア国際会議、福岡。
- 高木直人（2005a）「日韓自由貿易協定をめぐる動向」九州地域産業活性化センター『日韓自由貿易協定（FTA）の影響と日韓海峡経済圏の可能性に関する調査研究』。
- 高木直人（2005b）「上海スーパーエクスプレスの日中物流戦略～環日本海輸送回廊へのヒント」大塚和義・小泉格・丹羽昇編著『日本海学の世紀<5>交流の海』角川書店。
- 高木直人（2005c）「環境国際協力と都市ネットワーク」仲村政文・蔦川正義・伊東維年編『地域ルネッサンスとネットワーク』ミネルヴァ書房。
- 高木直人（2007）「日中環境協力における地方の役割と可能性ー日本・九州からの提案ー」東アジア学会第17回記念大会。
- 高木直人（2008）「日中の地域間経済交流の発展に向けて～日本・九州の経験から～」第1回北東アジア地域協力発展国際フォーラム、ハルビン、中国。
- 高木直人（2010a）「自動車産業」九州経済調査協会編『九州産業読本』西日本新聞社。
- 高木直人（2010b）「『日韓海峡経済圏』から『超広域経済圏』へ」東アジア学会『東アジア研究』第11号。
- 高橋和（2000）「ユーロリージョンにおける協調と対立 下位地域協力の拡大とその要因」山形大学『山形大学紀要』第30巻第2号。
- 高橋和（2006）「EUにおける地域協力の制度化の進展と地域的空間の形成に関する一考察ーInterregIIIをめぐるー」山形大学『山形大学紀要』第36巻第2号。
- 高橋和（2007a）「下位地域協力と地域政策」大島美穂編『EUスタディーズ3 国家・地域・民族』勁草書房。

- 高橋和（2007b）「越境地域協力の制度化と変容」山形大学人文学部『山形大学大学院社会文化システム研究紀要』2007年8月。
- 田坂敏雄編（2005）『東アジア都市論の構想 東アジアの都市間競争とシビル・ソサエティ構想』お茶の水書房。
- 田代雅彦（2006）「九州のエネルギー分野の環境技術と日中環境協力」九州経済調査協会『地方からの日中環境協力』NIRA 助成研究報告書 0655。
- 谷光太郎（2002）『日米韓台半導体産業比較』白桃書房。
- 中央環境審議会（2005）『今後の国際環境協力の在り方について（答申）』。
- 中国環境問題研究会（2004）『中国環境ハンドブック 2005－2006年版』蒼蒼社。
- 中国環境問題研究会（2009）『中国環境ハンドブック 2009－2010年版』蒼蒼社。
- 中国国家環境保護局（2005）『国家環境保護第10次五ヵ年計画』。
- 中国国家環境保護局（2007）『国家環境保護第11次五ヵ年計画』。
- 中国国家環境保護局（2007）『2007年中国環境状況公報』。
- 陳鉞（1992）「環黄海渤海地域経済の国際協力とその主要特徴及び展望」西村明・林一信編『環黄海経済圏創生の課題と展望』九州大学出版会。
- 土屋勉男・大鹿隆・井上隆一郎（2006）『アジア自動車産業の実力』ダイヤモンド社。
- 鄭大吉・孫相洛「韓・日海峡圏自動車部品産業の協力方案」日韓海峡圏研究機関協議会『日韓海峡圏の地域比較研究』、1999年3月。
- 鄭義光・朴仁鎬・小川雄平（2001）「日韓海峡経済圏の形成と都市間協力」アジア太平洋センター『APC アジア太平洋研究』第9号。
- 寺西俊一監修・東アジア環境情報発信所編（2006）『環境共同体としての日中韓』集英社
- 徳田一憲（2006）「北九州市のクリーナープロダクション技術と日中環境協力」九州経済調査協会『地方からの日中環境協力』NIRA 助成研究報告書 0655。
- 徳田一憲（2010）「環境産業」九州経済調査協会編『九州産業読本』西日本新聞社。
- 電子情報技術産業協会（JEITA）・ICガイドブック編集委員会（2006）『ICガイドブック』日経BP企画。
- 東海日中貿易センター（2007）『日系企業自動車関連中国進出企業リスト 2007年版』。
- 東洋経済新報社（2011）『2011【国別編】海外進出企業総覧』。
- 友景肇（2005）「第5回半導体実装国際ワークショップ&半導体逆見本市（MAP&RTS2005）を開催して」九州北部学術研究都市整備構想推進会議事務局『アジアス九州』2005.Winter。
- 友景肇監修、ふくおかフィナンシャルグループ・九州経済調査協会編（2009）『シリコンアイランド九州の革新者たち』西日本新聞社。

- 友景肇（2010）「半導体産業」九州経済調査協会編『九州産業読本』西日本新聞社。
- 中川涼司（2007）「中台半導体産業と兩岸関係」『中国のIT産業－経済成長方式転換の中での役割－』ミネルヴァ書房。
- 中村信吾・多賀秀敏・柑本英雄編著（2006）『サブリージョンから読み解くEU・東アジア共同体－欧州北海地域と北東アジアの越境広域ランドデザイン比較－』弘前大学出版会。
- 中村守・黄完晟（1998）「九州とアジアにおける都市経済の比較研究－韓国と日本の姉妹都市の経済交流を中心に－」九州産業大学産業経営研究所『産業経営研究所報』第30号。
- 西川潤編（1995）『開放中国国際化のゆくえ－黄渤海経済圏と日本』。
- 西村明・渡辺利夫編（1991）『環黄海経済圏』九州大学出版会。
- 西村明・林一信編（1992）『環黄海経済圏創生への課題と展望』九州大学出版会。
- 西村明（1997）『環黄海経済圏交流への視座 九州からの発信』九州大学出版会。
- 21世紀中国総研（2007）『中国進出企業一覧 非上場会社篇 [2007－2008年版]』蒼蒼社。
- 21世紀中国総研（2009）『中国進出企業一覧 上場会社篇 [2009－2010年版]』蒼蒼社。
- 日韓海峡沿岸県市道知事交流会議事業実行委員会（1999）『日韓海峡沿岸県市道知事交流会議一巡記念白書』。
- 日韓産業技術協力財団・九州経済調査協会（2009）『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』。
- 日本環境会議編（2003）『アジア環境白書 2003/04』東洋経済新報社。
- 日本政策投資銀行（2006）「半導体産業の国際競争力回復に向けた方策」日本政策投資銀行『調査』No.90。
- 日本政府観光局（2010）『日本の国際観光統計』国際観光サービスセンター。
- 日本・中国・韓国の経済協力に関する共同研究研究会（2003）「中国のWTO加盟後における日中韓3国の貿易と投資」阿部一知・浦田秀次郎編『日中韓直接投資の進展－3国シンクタンクの共同研究－』日本経済評論社。
- 日本貿易振興機構北九州貿易情報センター・九州経済調査協会（2006）『東アジアにおける半導体関連企業の対日取引・対日投資ニーズ動向調査』。
- NIRA・EAsia研究チーム編（2001）『東アジア回廊の形成～経済共生の追及』日本経済評論社。
- NIRA 北東アジア環境配慮型エネルギー利用研究会編（2004）『北東アジアの環境戦略 エネルギーソリューション』日本経済評論社。
- 野村和広・甕秀樹（2007）「半導体の地殻変動 世界は3陣営集約、国内も再編必至」毎日新聞社『エコノミスト』第85巻第47号。
- 朴仁鎬（1995）『韓日海峡経済圏』と釜山・九州 九州経済調査協会『九州経済調査月報』第

49 巻第 2 号。

服部民夫（2007）『東アジア経済の発展と日本—組立型工業化と貿易関係』東京大学出版会。

濱田初美（2007）「半導体産業の構造と北部九州の課題」国際東アジア研究センター『東アジアへの視点』第18巻第3号。

濱田初美（2008a）「半導体産業のグローバルトレンドと東アジア」山崎朗編著、九州経済調査協会・国際東アジア研究センター編『半導体クラスターのイノベーション—日中韓台の競争と連携』中央経済社。

濱田初美（2008b）「中国の半導体クラスター—長江デルタを中心に」山崎朗編著、九州経済調査協会・国際東アジア研究センター編『半導体クラスターのイノベーション—日中韓台の競争と連携』中央経済社。

林一信（1991）「韓国西海岸地域経済と地域開発構想」西村明・渡辺利夫編『環黄海経済圏』九州大学出版会。

半導体産業新聞編集部編（2008）『図解半導体業界ハンドブックVer.2』。

東アジア経済交流推進機構（2004）『東アジア経済交流推進機構基本構想』。

東アジア都市会議事務局・国際東アジア研究センター・日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所（2004）『新たな局面を迎えた環黄海経済圏形成の可能性：東アジア経済交流推進機構の方向性』日本貿易振興機構アジア経済研究所。

東和男（2011）「躍進する中国の自動車産業—自動車超大国の出現と日本製造業の歴史的危機—その対応」福岡県・日本貿易振興機構アジア経済研究所『平成22年度福岡県—アジア経済研究所連携研究事業—東アジア経済統合と福岡地域の発展—第Ⅲ部—自動車部品研究会—福岡県の自動車分野のアジアにおける成長戦略』。

平川均（2011）「東アジアの発展と揺れる日本の対外発展政策」アジア政経学会『アジア研究』第57巻第3号。

平田エマ（1996）「九州と韓国の自動車産業交流の可能性—韓国・三星自動車の釜山立地のインパクト—」九州経済調査協会『九州経済調査月報』第50巻第9号。

平田エマ（2008）「韓国の半導体クラスター—京畿道を中心に」山崎朗編著、九州経済調査協会・国際東アジア研究センター編『半導体クラスターのイノベーション—日中韓台の競争と連携』中央経済社。

フォーイン（2008）『中国自動車産業2008』フォーイン。

深川由起子（1992）「韓国経済と北方フロンティア」渡辺利夫編著『局地経済圏の時代』サイマル出版会。

深川由起子（2003）「日韓の対中直接投資と3国間経済協力への含意」阿部一知・浦田秀次郎

- 編著『日中韓直接投資の進展－3国シンクタンクの共同研究－』日本経済評論社。
- 福岡県・日本貿易振興機構アジア経済研究所（2011）『平成22年度福岡県－アジア経済研究所連携研究事業 東アジア経済統合と福岡地域の発展 第Ⅱ部 環境研究会 福岡県の環境分野の潜在能力をアジアで活かすために』。
- 福岡市・釜山広域市（2009）『福岡・釜山超広域経済圏形成推進に向けた協力事業』。
- 福岡通商産業局（1981）『海外進出企業実態調査の結果について』。
- ふくおかフィナンシャルグループ・九州経済調査協会（2008）『地場企業の自動車産業への新規参入事例研究』。
- ふくおかフィナンシャルグループ・九州経済調査協会（2009）『九州企業のアジア交流戦略』。
- 藤川昇悟（2007）「グローバル化する韓国の自動車産業－部品メーカーの随伴立地を中心に－」産業学会『産業学会研究年報』第22号。
- 藤川昇悟（2009）「世界同時不況における九州の自動車産業」東アジア学会・第50回定例研究会発表資料。
- 藤川昇悟（2010）「韓国における分断された自動車部品の取引構造－ルノーサムスン自動車のサプライヤー・システムの分析を通して－」『韓国経済研究』編集委員会『韓国経済研究』Vol.9。
- 藤樹邦彦（2007）「北部九州進出企業の部品調達の現状と地場企業の課題」小林英雄・丸川知雄編『地域振興における自動車・同部品産業の役割』社会評論社。
- 藤森英男編（1978）『アジア諸国の輸出加工区』アジア経済研究所。
- 河知延（2009）「九州・山口の非製造業企業によるグローバル需要対応の実際」九州経済調査協会『2009年版九州経済白書 世界同時不況と地域企業』。
- 北陸環日本海経済交流促進協議会（2009）「北陸三県企業の海外進出企業」『ワームトピック』Vol.85。
- 堀井伸浩（2008）「中国の環境問題とその対策」日本評論社『経済セミナー』640号。
- 細川昌彦（2008）『メガ・リージョンの攻防』東洋経済新報社。
- 堀江典生（2010）「北東アジアのなかの中ロ経済 反省と展望」大津定美・松野周治・堀江典生編著『中ロ経済論 国境地域から見る北東アジアの新展開』ミネルヴァ書房。
- 黄完晟（2007）「支店型地域経済と地場企業の海外進出」大阪経済大学中小企業・経営研究所『中小企業季報』第142号。
- 松嶋慶祐（2004）「九州・山口地場企業の海外事業所の撤退状況」九州経済調査協会『九州経済調査月報』第58巻第7号。
- 松原宏（1996）「国際分業を進める加工組立型工業」九州経済調査協会『1996年版九州経済白

- 書 国際調整 九州からの挑戦』。
- 松原宏編著（1998）『アジアの都市システム』九州大学出版会。
- 松原宏（2006）「グローバリゼーションと地域経済」『経済地理学 立地・地域・都市の理論』東京大学出版会。
- 丸川知雄（2007）「中国の自動車産業集積と日本自動車部品企業」小林英雄・丸川知雄編『地域振興における自動車・同部品産業の役割』社会評論社。
- 丸山伸郎（1992）「地域開発と地方主義」丸山伸郎編『華南経済圏一開かれた地域主義』アジア経済研究所。
- 宮町良広（1998）「アジアにおける国際的都市システムの形成」松原宏編著『アジアの都市システム』九州大学出版会。
- 宮町良広（2008）「グローバル化」とは何か」大分大学経済学部編『グローバル化する経済と社会』。
- 毛利和子（2006）『日中関係 戦後から新時代へ』岩波書店。
- 門司税関（2007a）『平成18年九州経済圏の対中国貿易について』。
- 門司税関（2007b）『九州経済圏の対韓国貿易について』。
- 百瀬宏・志摩園子・大島美穂（1995）『環バルト海—地域協力のゆくえ』岩波新書。
- 矢田俊文・朴仁鎬編著（1996）『国土構造の日韓比較研究』九州大学出版会。
- 矢田俊文（2006）「環黄海経済圏の自動車産業の集積と北九州の産業戦略」九州経済調査協会『九州経済調査月報』第60巻第1号。
- 山崎朗（2001）「日韓海峡産業圏の新展開とロジスティクス」『韓国経済研究』編集委員会『韓国経済研究』Vol.1, No.1。
- 山崎朗・岡野秀之（2005）「シリコンクラスターにおける産学連携」産業学会『産業学会研究年報』第20号。
- 山崎朗（2008a）「クラスターの進化と変質」山崎朗編著、九州経済調査協会・国際東アジア研究センター編『半導体クラスターのイノベーション 日中韓台の競争と連携』中央経済社。
- 山崎朗（2008b）「グローバル時代の半導体クラスター」山崎朗編著、九州経済調査協会・国際東アジア研究センター編『半導体クラスターのイノベーション 日中韓台の競争と連携』中央経済社。
- 山崎朗編著、九州経済調査協会・国際東アジア研究センター編（2008）『半導体クラスターのイノベーション 日中韓台の競争と連携』中央経済社。
- 山崎朗・友景肇編著（2001）『半導体クラスターへのシナリオ シリコンアイランド九州の過去と未来』西日本新聞社。

- 山下彰一・S. ユスフ編（2008）『躍進するアジアの産業クラスターと日本の課題』創文社。
- 山澤逸平・馬田啓一・国際貿易投資研究会編著『通商政策の潮流と日本 FTA 戦略と TPP』勁草書房。
- 山田和昭・平田エマ（2007）「九州とアジア間の自動車部品貿易の現状」九州経済調査協会『九州経済調査月報』第61巻第12号。
- 山本裕美（1992）「香港経済の構造転換」丸山伸郎編『華南経済圏 開かれた地域主義』アジア経済研究所。
- 游仲勲（1992）「チャイニーズ・ネットワークー華南経済圏の主役」渡辺利夫編著『局地経済圏の時代 むりかわるアジア経済地図』サイマル出版会。
- 湯之上隆（2008）「半導体：先進技術の選択的導入による棲み分け構造」塩地洋編著『東アジア優位産業の競争力ーその要因と競争・分業構造ー』ミネルヴァ書房。
- 吉岡英美（2001）「東アジアの生産ネットワークと韓国半導体産業ー電子産業における米韓関係を中心にー」アジア政経学会『アジア研究』第47巻第2号。
- 吉岡英美（2004）「韓国半導体産業の国際競争力形成の要因」日本貿易振興機構アジア経済研究所『アジア経済』第45巻第2号。
- 吉岡英美（2008）「韓国半導体産業の競争力ーキャッチアップ後の優位の源」奥田聡・安倍誠編『韓国主要産業の競争力』アジア経済研究所。
- 吉岡英美（2010）『韓国の工業化と半導体産業』有斐閣。
- 吉田克己（1997）『日本を取り巻く世界の環境問題』瑞樹叢書。
- 吉田裕司（2007）「福岡経済圏とアジア地域の貿易構造の基礎研究」九州産業大学産業経営研究所『産業経営研究所報』第39号。
- 吉松秀孝（1999）「地域的な国際産業交流の可能性～日韓海峡圏の自動車部品産業～」日韓海峡圏研究機関協議会『日韓海峡圏の地域比較研究』1999年3月。
- 李志東（1999）『中国の環境保護システム』東洋経済新報社。
- 李志東（2004）「環境問題」霞山会監修『中国総覧2004』ぎょうせい。
- 林華生（1993）『ASEAN経済の地殻変動 21世紀に向けての局地経済圏の形成』同文館。
- 若森章孝（2007）「EU の地域政策と国境を越える地域形成」若森章孝・八木紀一郎・清水耕一・長尾伸一編著『EU 経済統合の地域的次元 クロスボーダー・コーペレーションの最前線』ミネルヴァ書房。
- 若森章孝・八木紀一郎・清水耕一・長尾伸一編著（2007）『EU経済統合の地域的次元 クロスボーダー・コーペレーションの最前線』ミネルヴァ書房。
- 渡辺尚（1999）「越境する地域 エウレギオと原経済圏」神戸大学『国民経済雑誌』第180

卷第 4 号。

渡辺利夫編著（1992）『局地経済圏の時代』サイマル出版会

（英語文献）

ASEAN Secretariat (2008), *ASEAN Economic Community Blueprint*.

Changhwan, M. (ed.) (2010), *The Emerging Cross-Border Mega-City Region and Sustainable Transportation*, The Korea Transport Institute.

Chen, E.K.Y. and Kwan, C.H. (eds.) (1997), *Asia's Borderless Economy: The Emergence of Subregional Economic Zones*, St. Leonards, NSW(Australia): Allen & Unwin.

Chen, X. (2005), *As Borders Bend: Transnational Spaces on the Pacific Rim*, Rowman & Littlefield Publishers, Inc.

Fukagawa, Y. (1997), "The Northeast Asian Economic Zone: Potential for the Latecomer," in Chen, E.K.Y. and Kwan, C.H. (eds.) *Asia's Borderless Economy: The Emergence of Subregional Economic Zones*, St. Leonards, NSW(Australia): Allen & Unwin.

Fukahori, Y. (2010), "Pan Yellow Sea ACTION (Pan Yellow Sea Active Cooperation for Trade, Investment and Other Needs) – A New Project Integrated Local Economies," in *proceeding of 2010 PCRDI International Conference on Transborder Regional Development and Policy Agenda in Northeast Asia in 7-9 July 2010*, Jeju, Korea.

Hur, J. (1997), "The Korea-Japan Underwater Tunnel Project: Its differences from and Similarities to the Channel Tunnel," *Regional Studies*, Vol.31, No. 4.

Kim, W. B. (1990), "The Future of Coastal Development in the Yellow Sea Rimlands," *Journal of Northeast Asian Studies*, Vol.IX, No.4.

Kim, W. B. (1991), "Yellow Sea Economic Zone: Vision or Reality?," *Journal of Northeast Asian Studies*, Vol. X, No.1.

Kim, W. B. (ed.) (2000), *Inter-City Networking Strategy in the Yellow Sea Sub-Region*, KRIHS Research Monograph 2000-1.

Kim, W. B. (2001), "Economic Cooperation in the Northeast Asia and the Need for the Free Zone Network in the Yellow Sea Sub-Region," in *proceeding of KRIHS International Seminar on Korea-China-Japan Economic Cooperation and the Network of Free Zones in the Yellow Sea Sub-Region*.

Kim, W. B. (2002), "The Localized Network of Free Zones in the Yellow Sea Sub-Region: A Catalyst for Economic Cooperation in Northeast Asia," *Ritsumeikan Journal of Asia Pacific*

Studies, Vol.10.

Kim, W. B., Takaki, N. and Lee, D. S. (eds.) (2005), *Collaborative Regional Development across the Korea-Japan Strait Zone*, Korea Research Institute for Human Settlements.

Kim, W. B. (2005a), "The need and rationale for cross-border cooperation across the Korea-Japan strait," in Kim, W. B., Takaki, N. and Lee, D. S. (eds.) *Collaborative Regional Development across the Korea-Japan Strait Zone*, Korea Research Institute for Human Settlements.

Kim, W. B. (2005b), "Vision setting and staged approach to building a cross-border region," in Takaki, N. and Lee, D. S. (eds.) *Collaborative Regional Development across the Korea-Japan Strait Zone*, Korea Research Institute for Human Settlements.

Kim, W. B. (2005c), "Towards Making a Cross-border Region across the Korea-Japan Strait," *Space and Environment*, Korea Research Institute for Human Settlements.

Kim, W. B. (2007), "BESETO Corridor: Reality and Vision," 韩国東北亜経済学会『東北亜経済研究』第19巻第1号

Kitagawa, F. (2005), "The Fukuoka Silicon Sea-belt Project- An East Asian Experiment in Developing Transnational Networks," *European Planning Studies*, Vol.13, No.5.

Kitagawa, F. (2007), "The Regionalization of Science and Innovation Governance in Japan," *Regional Studies*, Vol.41, No.8.

Kwon, H. J. (2010), "Emerging Cross-Border Mega-City Region in the Pan Yellow Sea Region," in *proceeding of 2010 EWC/KOTI Conference on Emerging Cross-Border Mega-City Region in Northeast Asia and Sustainable Transport Development Strategy in 12-13 August 2010*, Honolulu, US.

Marukawa, T. (2006), "The Supplier Network in China's Automobile Industry from a Geographic Perspective," *Modern Asian Studies Review*, Vol. 1.

McCallum, J. (1995), "National borders matter: Canada-U.S. regional trade patterns," *American Economic Review*, Vol.85, No.3.

McDermott, P. (1979), "Multinational Manufacturing Firms and Regional development; External Control in the Scottish Electronics Industry," *Scottish Journal of Political Economy*, Vol.26, No.3.

McGee, T.G., and Greenberg, C. (1992) , "The Emergence of Extended Metropolitan Regions in ASEAN: Towards the Year 2000," *ASEAN Economic Bulletin*, Vol.9, No.1.

Michael, D. (2009), "Barriers and Breakthrough Strategies for Cross-Border Cooperation," in

- proceeding of 2009 PCRD International Conference on Reshaping Regional Policy: Co-prosperity and Competitiveness in 8-9 July 2009, Seoul, Korea.*
- OECD (2003), *OECD Territorial Reviews: Oresund, Denmark/Sweden*, OECD, Paris.
- OECD (2006), *OECD Territorial Reviews: Competitive Cities in the Global Economy*, OECD, Paris.
- OECD (2009), *OECD Territorial Reviews: Trans-border Urban Co-operation in the Pan Yellow Sea Region*, OECD, Paris.
- Okimoto, D. (1984) , *Competitive Edge: The Semiconductor Industry in the U.S. and Japan*, Stanford University Press. (土屋政雄訳『日米半導体競争』中央公論社, 1985年)
- Olshov, A. (2010a), “Denmark-Sweden Øresund Mega-City Region and the Øresund Bridge,” *in proceeding of 2010 EWC/KOTI Conference on Emerging Cross-Border Mega-City Region in Northeast Asia and Sustainable Transport Development Strategy in 12-13 August 2010*, Honolulu, US.
- Olshov, A. (2010b), “Comments to Newly Emerging Cross-Border “Busan-Fukuoka” Mega-City Region,” in Changhwan, M. (ed.) *The Emerging Cross-Border Mega-City Region and Sustainable Transportation*, The Korea Transport Institute.
- Park, Se Hoon (2011), “Incheon-Qingdao Intercity Network and Implications for Building a Transborder region,” *Seoul Journal of Economics* Vol.24, No. 2.
- Perkmann, M. (1997), *Cross-Border Co-operation, 'Euroregions', and the Governance of Cross-Border Economies* (Lancaster Sociology Working Paper), Lancaster University, Sociology Department.
- Perkmann, M. (1999), “Building Governance Institutions Across European Borders,” *Regional Studies*, Vol.33, No.7.
- Perkmann, M. and Sum, N-L. (eds.) (2002), *Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions (International Political Economy)*. Palgrave Macmillan.
- Perkmann, M. (2002), “Euroregions: Institutional Entrepreneurship in the European Union,” in Perkmann, M. and Sum, N-L. (eds.) *Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions (International Political Economy)*, Palgrave Macmillan.
- Perkmann, M. (2003), “Cross-Border Regions in Europe: Significance and Drivers of Regional Cross-Border Co-operation,” *European Urban and Regional Studies*, Vol.10, No.2.
- Perkmann, M. (2004), “Cross-border cooperation in Europe,” *in proceeding of Conference on Collaborative Regional Development across the Korea-Japan Strait Zone in 24-26 June*

- 2004, Busan, Korea.
- Perkmann, M. (2007), "Policy Entrepreneurship and Multi-level Governance: A Comparative Study of European Cross-Border Regions," *Environment and Planning C*, Vol.25, No. 6.
- Rozman, G. (2004) , *Northeast Asia's Stunted Regionalism: Bilateral District in the shadow of Globalization*, Cambridge University Press.
- Saxenian, AnnaLee (2007), *The New Argonauts: Regional Advantage in a Global Economy*, Harvard University Press. (酒井泰介訳、星野岳穂・本山康之監訳『最新・経済地理学 グローバル経済と地域の優位性』日経BP社, 2008年)
- Scalapino, R. (1991), "The United States and Asia: Future Prospects," *Foreign Affairs*, Vol.70, No.5.
- Scott, A.J. (1987) , "The Semiconductor Industry in the South-East Asia," *Regional Studies*, Vol.21, No.2.
- Scott, J. (1999), "Europe and North American Contexts for Cross-Border Regionalism," *Regional Studies*, Vol.33. No. 7.
- Sum, N-L. (2002), "Rearticulation of Spatial Scales and Temporal Horizons of a Cross-Border Mode of Growth: the (Re)Making of Greater China," in Perkmann, M. and Sum, N-L., *Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions (International Political Economy)*, Palgrave Macmillan.
- Takaki, N. (2001), "Japanese-Style Free Zones: A focus on the Kitakyushu FAZ and Okinawa FTZ," *Ritsumeikan Journal of Asia Pacific Studies*, Vol.10.
- Takaki, N. (2010), "Newly Emerging Cross-Border "Busan-Fukuoka" Mega-city Region," in Changhwan M. (ed.) *The Emerging Cross-Border Mega-City Region and Sustainable Transportation*. The Korea Transport Institute.
- Takaki, N. and Lim J. D. (2011), "Building an Integrated Trans-border Economic Region between Busan and Fukuoka," *Seoul Journal of Economics*, Vol.24, No.2.
- Thant, M., Tang, M. and Kakazu, H. (eds.) (1994), *Growth Triangles in Asia: A New Approach to Regional Economic Cooperation*, Oxford University Press.
- Tang, M. and Thant, M. (1994), "Growth Triangles: Conceptual and Operational Considerations," in Thant, M., Tang, M. and Kakazu, H. (eds.) *Growth Triangles in Asia A New Approach to Regional Economic Cooperation*, Oxford University Press.
- Wang Zhi-Hua (2007), "China Beijing IC (CBIC) Brief Introduction on Recent Development," *Silicon Sea-belt Cooperation Program The 1st Workshop Lecture Paper*.

Yang, C. (2010) , “The Greater Pearl River Delta Cross-Border Mega-City Region and the Hong Kong-Zhuhai-Macau Bridge,” in Changhwan M. (ed.) *The Emerging Cross-Border Mega-City Region and Sustainable Transportation*. The Korea Transport Institute.

Yeung, Y. M. (2010) , “Economic Integration of the Pearl River Delta: Governance Issues and Implications for Northeast Asia,” in *proceeding of 2010 PCRD International Conference on Transborder Regional Development and Policy Agenda in Northeast Asia in 7-9 July 2010*, Jeju, Korea.

(定期刊行物)

韓国統計庁 『韓国統計年鑑』各年版。

九州経済調査協会 『図説 九州経済』各年版。

九州経済調査協会 『半導体実装技術に関するアンケート』各年版。

下関市 『下関港湾統計』各年版。

総務省統計局 『日本統計年鑑』各年版。

中国環境年鑑編纂委員会 『中国環境年鑑』各年版。

中国統計出版社 『中国統計年鑑』各年版。

日韓海峡圏研究機関協議会 『海峡圏研究』各年版。

法務省 『出入国管理統計』各年版。

門司税関 『九州経済圏の貿易』各年版。

(ウェブサイト)

アジア半導体機構・半導体関連企業データベース <http://www.astsa.jp/>

環境省『環境統計集』 <http://www.env.go.jp/doc/toukei/index.html>

北九州市 http://www.city.kitakyushu.lg.jp/kurashi/menu01_0447.html

国際協力機構 (JICA) <http://www.jica.go.jp/>

国税庁『統計情報』 <http://www.nta.go.jp/kohyo/tokei/index.htm>

財務省『貿易統計』 <http://www.customs.go.jp/toukei/info/>

JX日鉱日石石油基地 <http://www.nost.co.jp/>

自治体国際化協会 <http://www.clair.or.jp/>

日韓海峡沿岸情報ネットワーク <http://www.japan-korea-strait8.org/conference/>

日中経済協会 <http://www.jc-web.or.jp/>

日中友好環境保全センター <http://www.mep.gov.cn/japan/index.htm>

日本自動車工業会 <http://www.jama.or.jp/>

福岡システムLSI総合開発センター <http://www.ist.or.jp/lsi/index.html>