

## 【研究ノート】

## 環日本海経済圏構想を北海道から見る

小 島 仁

今度新潟市で開かれた国際経済学会第 53 回大会に出席したところ、学会第一日目(1994.10.15)の午後に新潟市民プラザで、「環日本海地域における経済交流の展望」をテーマとする「東アジア経済交流シンポジウム」が、国際経済学会と新潟県の(財)環日本海経済研究所の共催で開かれた。この席で行われた金森久雄氏(環日本海経済研究所理事長・日本経済研究センター会長)の基調報告「環日本海経済圏の課題と今後の展開」を議論の叩き台として、北海道からみた環日本海経済圏の切り口を提示してみたい。金森報告の引用は、シンポジウム当日配布された同氏のペーパーからである。

金森報告の要点は次の通りである。

## 〔環日本海経済圏とは〕

環日本海経済圏が現実問題として取り上げられるようになったのは 1988 年からである。環日本海経済圏を構成するのは日本海をめぐる 6 カ国すなわちロシアの極東地域、中国の東北地方(黒竜江省、吉林省、遼寧省)、モンゴル、北朝鮮(朝鮮民主主義人民共和国)、韓国、日本である。1988 年当時には環日本海といわれても中国やロシアには戸惑いもみられたが、その後は政治的関係の改善もあって上記 6 カ国のそれぞれにめだって熱意がでてきた。

## 〔環日本海経済圏の性格〕

上記 6 カ国は互いに異質であるが、地理的に近接し経済的には相互補完の関係にある。特にロシアの石油、鉱物、森林、漁業資源、中国と北朝鮮の労働力、韓国と日本の資本と技術を経済交流を通じて相互に有無相通じることによってどの国も大きな利益を得ることができる。

### [突破口は図們江流域の開発]

環日本海経済圏形成のためにはその焦点となるような共同プロジェクトがあることが望ましい。このようなプロジェクトとして現在までに現実的に言われていたものとしては、次の8つを挙げることができる。

A. 大ウラジオストック構想, B. ナホトカ自由経済区域構想, C. ワニノ港の改造, D. アムール鉄道橋の再建, E. サハリン石油・ガス・プロジェクト, F. 国際通信システムの設立, G. 三江平原の開発, H. 図們江の開発。この中で特に際だって進展しているのが図們江流域の開発である。

以上が金森基調報告の骨子である。特に図們江について、同氏の説明によってまとめると次のようになる。

「図們江というのは北朝鮮と中国との境にある長白山に水源を発し、東進して北朝鮮、中国、ロシア三国の国境を抜けて日本海に注ぐ全長 516 km の大河である。その河口は中国、ロシア、北朝鮮が境を接している。

この地の開発ののろしの第一発を打ち上げたのは中国で、1990年のことである。中国は図們江の河口から 15 km さかのぼった防川という村に港を作り日本海へ進出する計画を発表した。中国領域内に港を作り、北朝鮮とロシアから航行権を取得して日本海へ進出しようというのである。

図們江の開発には国連の UNDP (国連開発計画) が参画して計画の推進・調整にあたるようになった。中国の防川計画に対して北朝鮮は清津や羅津など朝鮮の港を共同で拡大し利用しようと提案した。このほうが防川案よりも合理的とみられた。ところが中国は 1992 年に図們江の河口に中国、ロシア、北朝鮮がそれぞれ領土をリースに出して 1,000 km<sup>2</sup> の国際都市を作ろうと提案した。その間に中国はまた、国境近くの都市琿春から 70 km のところにあるザルビノというロシアの港へ鉄道を引き、そこを利用しようという提案もしている。

以上の案、防川案、清津案、図們江国際都市案、ザルビノ案は、それぞれ更に次のように進展している。

防川にはすでに船着き場があり、北朝鮮は航行権を与えていないがロシアは与えているから、川のロシア側から日本海に出ることができる。

清津については中国が 1993 年 6 月清津東港の開発と利用について北朝鮮の同意を得た。

国際都市案については、1993年5月に北朝鮮、中国、ロシアが50年の期限で土地をリースし図們江開発会社を設立して会社に開発を委ねるという合意が成立した。この国際都市に空港・港を作り、金融・商業・情報・教育・研究の中心とし、第2の香港にするという夢があるが、ロシアはまだそこまで賛成してはいない。

ザルビノと吉林省を鉄道で結ぶ基本合意は1993年末に成立した。図們江河口の三角地帯という当初提案をいっそう広げて、ロシアのナホトカまで、北朝鮮の羅津まで含めようという構想もある。」

以下は私見であるが、このような開発案は、中国、ロシア、北朝鮮の今後の熱意や思惑によってずいぶん変化してゆくであろう。近接している日本や韓国の意見もあるだろう。開発資金の内の多くが日本と韓国に期待されるのであればいよいよのことである。図們江案が国連の支持を受けたことでも明らかかなように、たんに近接している利害関係国の意向だけではなく国際世論の動きもあろう。

立地争いの背後には恐るべき大きな利害が隠れていることも指摘しておきたい。アジアとヨーロッパの間の貿易貨物のもっとも経済的な輸送経路であるシベリア・ランドブリッジの入り口がどこになるかという問題である。現在シベリア鉄道はウラジオ・ハバロフスクから入る経路と、「第2シベリア鉄道」であるワニノから入る経路がある。しかし大連からハルビンを経る経路もあるし、山東半島から北京、モンゴルを経由する経路もありうる。シベリアに鉄道を敷設し維持する困難はいうまでもない上に、アムール東岸のシベリア鉄道は中国経由よりも距離的に遠い。もし東三省経由ないしはモンゴル経由の便が大量輸送に耐えうれば、このような中国経由のシベリア鉄道のほうがそれを敷設し維持する費用ははるかに安く、かつ距離的にはこのほうがはるかにモスクワに近い。図們江は大連に代わるヨーロッパへの入り口となることだろう。(現在の大連港には中国の吉林・黒竜江2省ですら不満をもっている。)中国もロシアも将来のシベリア鉄道線の発展にかかわるこのような論点を知らないはずがない。立地争いが環日本海諸国の関心事であるだけでなく、ユニバーサルな興味を呼んでいるゆえんでもある。(琿春にはすでに多くのヨーロッパ資本が進出している。)そしてただ今のところでは、アジアとヨーロッパとの連絡路にかんする興味は日本の論客には驚くほど薄い。

上記が環日本海経済圏について大体日本全体を代表する見解であるとして、次に今回私が垣間みた新潟県の対岸交流の特徴をみよう。

### 〔新潟県の対岸交流〕

今回新潟県を訪問した機会に新潟県国際交流課など関係機関からさまざまな資料の提供を受けた。これらの資料の中で北海道からみた場合にもっとも刺激を受けたのは環日本海経済研究所が出している資料「ERINA REPORT」である。その1994年第2巻「特集／環日本海ステージ'94」という最近号を見ると、1994年2月17日に新潟市で行われた「環日本海ステージ」の記録を中心に現在の対岸貿易をどうみるかを考える材料が提供されている。ステージの出席者が日本の対岸貿易関係の代表者を広く網羅していることもあって、現状を知る貴重な情報となっている。また日本地域社会研究所「SIN(新)」という冊子も見だが、この恐らくは新潟県が企画したであろう冊子は、新潟県の国際交流を支える新潟県全体の事情を手広くかつ分かりやすくまとめている。新潟県の国際交流の最近事情は国際交流課「新潟県の環日本海交流事業の概要(平成6年度)」(1994年9月)にまとめられており、環日本海経済研究所の設立(1992年)も新潟県の国際交流政策に添うものとしてその設立に新潟県が協力したものとして位置づけられている。

上記「環日本海ステージ'94」の記録から判断できるところでは、日本のロシアとの経済交流が停滞状態にあること、そのような停滞が主としてロシア側の政治・経済状態に起因することである。上記記録を参考に論点をまとめると、次のようになる。

「ソ連邦解体で旧ソ連内に存在した産業連関が崩れてしまい、そのためにロシアの工業生産も激減した」、「経営運営の受け皿をよく作りもしないうちに、市場経済化というかけ声で従来の経営の指令システムを壊してしまった」、このような準備の不十分な経済改革がこの数年間ロシアで進化したわけであるが、その結果成立しているエリツイン政権の「偉大なロシアの回復」という信条が、地方分権によって政治と経済の活性化をはかるという方向をロシアでは成り立たせにくくしている。上記の記録はそう言っているように、私には見える。「港湾の施設が老朽化している」、「港と鉄道の連絡がうまくゆかない」、「突然規則が変わる」、「合併

企業への減税が突然廃止された」、「輸出外貨の50%を厳格に吸い上げられるようになった」、「ロシアの港湾の不適切な民営化」、「ロシアが外資を尊重する様子が感じられない」などのような関係者の報告、その結果「日ロ貿易のまったくの停滞」、「新潟東港のコンテナが90年に1万TEU出ていたのに、現在は2千TEUを下回る」という有り様であり、「せっかく対岸との間に定期航路を新設しようとしても、それに伴う貨物輸送が期待できない」という有り様になる。(このような基本的事情はロシアとの交流の深い北海道でも同様である。)

このように対ロシア関係は停滞しているが、もちろん将来は大いに期待できる地域である。今何か将来の経済交流の足固めになることをやっておきたい。他方中国と韓国については、日本の経済取引は順調に伸びている。そこで上記の資料からみられる傾向は、「日本のほうはこの機会に日本海国土軸連携、首都圏上越ライン連合、関西・北陸連合など、地方の連帯と結集をめざす」、「とくに新潟県は環日本海経済圏の情報収集・発信基地をめざす」などであり、「結集の方向」を図們江地区の開発に見ているようである。(もちろんこのまとめかた自体がかなり新潟県的ではあるが、大筋で間違っているとは言えない。現に新潟県はこれほどの情報を発信して、環日本海について考えるべき材料を他の地方にも提供してくれている。現在日本の他のどの地方がこれほどの広範囲の材料を発信しているというのか。)それにしても今回の新潟シンポジウムでは環日本海といいながら実際にはロシア関係の発言者がほとんどいないという、北海道からみれば実に驚くべき姿となった。シンポジウムの興味は中国の吉林、黒竜江の2省の態度に集中していた。

私は従来北海道の対岸交流しか考えていなかったが、今回新潟に国際経済学会があった機会に、学会が環日本海を積極的にとりあげたということもあって、このような新潟県的発想と北海道従来の発想を、その論点において比べてみようと考えた。論点の比較・対照がここでの関心事であるから、記述はその論点を明瞭にする例証に止める。上越市と北海道・岩内港(岩内町)の政策の比較を持ち込んだのは、二つの地域が共に対岸の図們江地区との友好を最近締結していることもあるが、この二つの地区が考えている事が先刻の新潟県の対岸交流の発想とは違う切り口にもなっていると、私には思えるからである。

### 〔地方からみた環日本海経済圏〕

ソ連の解体、中国の市場経済化という時代を迎えて、日本海を巡るロシア、中国、朝鮮、日本の国際交流が新たな発展をみるであろうと予想されるようになった。第二次大戦後の長い東西冷戦のため総じてわが国の日本海側の地方はわが国の太平洋側の地方と比べて経済の発展度が低かったので、このような新しい時代に際会して太平洋側に比較しての経済発展の立ち後れを取り戻そうとするのは当然である。

同じく日本海側の都市であっても北海道、本州、九州ではその対外的発展の見込みが違っている。北海道はロシアとの交流を中心に考えている。また北海道の地形が北方へも南方へも開けていることもあって、ロシア以外であっても「極寒の地域」との交流（北方圏）を考えている。本州の日本海側の港は「環日本海経済圏」の名の下にロシア、中国、朝鮮との交流を考えている。九州の場合は、九州の地形が南方にも開けていることもあって、「アジア・太平洋圏」との交流の中に「環日本海」も含めて考えている。この三地域の発展の方向が嚴重に今特徴づけた方向に限られるということでは無論ないが、しかしおおよその傾向が上記のとおりであるというのもまた異論の少ないところのようである。

これを対岸の事情から見てみよう。ロシアの場合はこのような交流に積極的に加わる地域はサハリン州、沿海州、ハバロフスク州のようなシベリア沿海の三州であり、さらにその背後にあるカムチャッカ州、マガダン州などが加わる。朝鮮の場合は南北朝鮮のそれぞれ東海岸の諸港。中国の場合は吉林、黒竜江、遼寧の東北三省。ただし九州とある程度は本州も、朝鮮西沿岸側の港、黄海沿海の中国の港との交流を重要視している。

日本海にたいするロシアの発想も、朝鮮の発想も、だいたい輪郭が決まっているが、中国だけは輪郭が決まっていない。それは日本海を出口にするものと考えられる吉林と黒竜江の2省が、図們江に新たに出口を設けるか、アムール川を伝ってロシア側を経由して日本海に出るのか、それとも相変わらず大連を経由するのかについて、覚悟が定まっていないうように見えるからである。ロシア経由であれば日本では北海道の構想に近くなり、大連経由であれば日本では北九州の構想に近くなる。図們江の開発あってのみ中国が環日本海経済圏の主要な支え手の一つとなる。

中国の覚悟が定まらないかぎり、新潟や北陸など、わが国の本州の港の環日本海政策もまた、確定できない。中国の出様は当分この三種類の方向の間をさまようであろう。吉・黒2省は中国沿岸部（東北地方では遼寧省の大連）の発達に対して「一步遅れた後背地」というありがたくない位置づけをされており、その日本海への出口は2省の経済発展にとっては死活の重要性をもつものと思われる。環日本海については「中国は」という表現の多くが事実上「吉黒2省が」という意味になる。吉黒2省がたまたま取るべき政策に迷うことがあっても、政策推進の熱意が緩むことはないだろう。

日本の場合には日本海沿岸の地方、朝鮮の場合はその東沿岸地方が、環日本海経済圏の直接の影響を受ける。日本にとっては環日本海が地方の問題でもあり一国の問題でもある。1990年代に入って貿易摩擦によって日本の米国、欧州への発展が伸び止まり、他方アジア全域での経済成長によって日本の貿易と投資もアジアに対して特に伸びている。日本は環日本海をアジア・太平洋圏の一部と位置づけようとしている。大連に対する日本の投資は日本の中国への投資全体の中でも大きな比重を占めており、大連への投資の全体は決してわが国の「地方的」なものではない。しかし環日本海を巡ってわが国では、多国籍企業的なものと地方的なものとのが並び行われている。たとえば信越化学工業が長野に立地し上越にも立地する企業として上越（直江津）の輸出貨物に加わるとき、これが多国籍企業的なのか地方的なのか区別することは難しい。両者の中間領域も当然に存在する。

多国籍企業的立場にたつかぎり、環日本海諸国の経済が発展し多国籍企業のそれらの国々への投資やそれらの国々との貿易が行われるとしても、それがかならずしもわが国の日本海側の港を経由せねばならないということにはならない。多国籍企業は自らに好都合なときのみ日本海側を経由すればよい。もはや友好貿易でも管理貿易でもないということもある。もともと日本は世界中のどの国と比べてもロシア極東部、中国東北部、朝鮮に近い位置にある。日本の太平洋側の港を用いても日本は輸送経路上十分に優位に立っている。ただ地方的産業が新しく国際的競争の条件を得るという観点に立つてのみ、日本海側の港が重要となるのである。

今また日本は前代未聞の円高の予想に会っている。日本の多国籍企業はこの後も自らの生き残りを賭けて生産の海外化を続けるであろう。その下請け企業の中にも多国籍企業に追随して生産の海外移転を計るものが出てこよう。そのさいに残った日本の全体がどのようになるのか。惨憺たる生産の空洞化に結果する危険は多分に残る。日本の多国籍企業の行動と日本の国全体のありようを決して同一視できない。しかしこのことが地方の企業とはまったく無関係ということではできない。そもそも地方の企業の多くは、従来は輸出産業ではなくてもっぱら国内向けに生産していたがゆえに、円高のショックを比較的を受けずに済んだのである。しかし地方の企業が、たとえ環日本海経済圏という限られた地域に対してであるとはいえ貿易取引を開始しようとするれば、為替の影響をいずれ強く受ける時が必ず来るであろう。また地方の企業であっても、日本の多国籍企業の下請けの地位に組み込まれていたメーカーも非常に多く、それらの下請けメーカーは親会社の海外化に伴って海外化してゆかざるをえない。多国籍企業の運命と地方の企業の運命との間に完全に一線を画すことはもちろんできないから、以上の議論はむろん多少の相対化を当然に伴うだろう。

次に最近図們江地区の町村と友好協定を結んだ日本海側の二つの地域の、対岸交流にさいしての事情を眺めてみよう。

### 〔岩内町〕

岩内町は北海道の日本海側積丹半島の西側の根元にあり、後志支庁に属している。地方港湾・岩内港は後志地区の町村の海への出口である。岩内町の背後にある後志地区は、道央地区に隣接してはいるが過疎地であり、住民数は漸減傾向にある。岩内町の背後の後志地区は主として農業を営む地域であり、その中で黒松内町は酪農、岩内町は水産業という特徴がある。岩内港をこの地区の物流港として発展させることによって、また岩内港と小樽方面の連絡をよくする道路、岩内港とその背後地区を連絡する道路を整備することによって、この地区全体の過疎化を止めることが現在企画されている。

3年前に岩内港と新潟の直江津港を結ぶフェリーが東日本フェリー会社によって運営されるようになった。その結果岩内港と直江津港の間で

かなりの物流が行われるようになった。この経路を用いて岩内から馬鈴薯、玉ねぎ、水産物類が直江津を經由して関東、関西に送られるようになった。このような結果に満足して岩内はさらに北九州へフェリー航路を延ばすことを期待しているし、直江津港もまた北九州航路を3年程度の将来に実現するつもりでいる。

岩内町は最近対岸のロシア沿海州スラビャンカという漁村と友好都市提携を行った。スラビャンカは開発が言われている函們江地区大三角地帯に属し、同地区でよく話題になるザルピノのすぐ隣、ザルピノとウラジオストクの間にある。スラビャンカは岩内町とほぼ同様の2万人弱の人口の漁村である。

岩内港は最近工業地区を港に設け企業を誘致する構えをとった。そしてたんなる漁港ではなく地方港湾の格式となった。港には十分の後背地があり、もし経済効果さえ保証されればいっそう高度の港湾機能を担えるよう発展させうる可能性は十分にある。

### 【上越市】

他方上越市は、もと直江津市と高田市が合併してできた新潟県上越地区の中心都市である。この上越地区の町村はほとんど農村である。道路は東へ長岡市、西は富山市へ通じる高速道路がある。鉄道は中央線につながることによって東京へも名古屋へもつながり、高速道路同様直江津から長岡へも富山へも通じる。直江津港にはアルミニウム、化学の工場が立地しており、港の半分は危険物処理埠頭の指定を受けている。直江津港からは佐渡汽船によって佐渡にフェリーが出ており、また北海道の岩内港へもフェリーが出ている。

今度の地方拠点都市整備法によって、新潟県では長岡市を中心とする中越地区と、上越市を中心とする上越地区が指定された。この計画とも関連して上越から長野北方面への道路が計画されており、もしこの道路が完成すれば上越からの道路は鉄道同様塩尻付近から関東に入ってゆくことになる。名古屋ともつながる。また長野県の特に北部の企業は、貿易のために直江津港を利用できることになり、輸送費用などの上でメリットが出てくる。もともと長野県の企業、信越化学などは、すでに直江津港に進出して立地している。輸送費用は高くなるけれども新潟港を

用いることによって同様の貿易が不可能というわけではない。新潟港以外でも貿易・物流による発展を地域の発展の核にしたいという考えで、上越市が直江津港物流拠点案を強く主張しているのである。3年後ぐらいに直江津港と北九州市はフェリーで連絡する計画になっている。これによって北九州と新潟県の間にかかなりの物流が生まれることは想像に難くない。

上越市は、対岸の中国の図們江地区の琿春と友好都市になっている。この友好関係によって当面どのような貿易を行うかという計画はない。しかし将来は中国から大豆を輸入して長野県の味噌醸造の原料にしようと考えている。また韓国東海岸の浦項市とも、友好都市関係になっている。これまた特に当面の貿易の計画があるわけではない。

このように多少は違うところがあるにもせよ、岩内と上越の日本海側の港湾都市としてのありようには、たいへんに似た点がある。フェリー航路によって国内の他の都市とつながり、これを地域発展のテコにしようとしている。対岸の都市と貿易を行い、その貿易を軸として地域起こしをしようとしている。港湾の現状が対岸貿易を可能にしているとはまだ言えない。岩内の場合は貿易港として承認されているわけではなく、税関の臨時開庁によって魚の輸入を行ったことがあるだけである。岩内も直江津もマイナス12mのフェリー岸壁以外は、マイナス10mの岸壁があるきりである。直江津の場合、もし港のすぐ東側に予定されているとおりに発電所を設ければ、港の東方への発展の可能性はなくなる。西側には川があってそれ以上の発展が不可能な地形だからである。また港の東半分を覆っているのは危険物処理用に指定された埠頭であって、現在その箇所には何の建造物もなく、ほとんど使用されているようには見えない。この指定をどうにかしない間は貿易港として発展できないだろう。(岩内町の場合、岩内港工業地区建設の資金は、近傍の泊村原子力発電所開設に関連して岩内町に与えられた資金から拠出されている。岩内港は東隣の共和町と合同の港にしようとしている。)

物流を活発にするために予定されている道路にせよ、いつできるというように時限を切って予定することはおそらく不可能である。その道路があって始めて起こるような物流は、ただちには期待できない。日本の国内でのフェリー航路の場合は、その経済効果が比較的にすぐに期待で

き、フェリー航路開設にともなう投資もこれまた比較的限定されているので直ちに手がけやすいのであろう。

対岸貿易といってもロットの大きい取引もあれば小さい取引もある。これを一律の経済的視点でみるのは正しくない。中国全体に向けられる日本の大口貨物は、現在であろうが将来であろうが、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸あるいは北九州から、中国の広東、上海、天津、大連へ向かい、そこを經由して内陸へ向かうであろう。輸入も同様である。ロシア内陸へ向かう貨物は、同様に太平洋側の港からウラジオ、ワニノなどに入り、そこからシベリア鉄道線で運ばれることになるだろう。このような貨物がもっぱら日本海側の港を使うだろうと考える理由はない。輸送の効率やコスト、手続き上の便宜があるときのみ、日本海側の港を使うということであろう。新潟港と首都圏の貨物の間に、北陸のいずれかの港と関西の貨物の間に、同様の関係が成り立つ。しかしこのような発想だけで日本全体の港湾政策や地域開発の政策を決められては困るのである。

中国全体、ロシア全体が必要とする貿易とは一線を画して、特別に東北三省の地域的な必要のために、あるいはロシアのシベリア沿海部のために地域的に必要とされる貿易があるはずであって、日本海側の地方が特に期待しているのはこのような比較的に小口の取引である。現在わが国の日本海側の地方の相互交通・相互連絡が比較的に不自由なように、対岸ではそれぞれの地域間の相互連絡は、わが国の日本海側地域の相互連絡同様、否それ以上に不便であり、このような不便はかなり長く続くであろう。わが国の日本海側の諸都市がそれぞれ対岸のしかるべき都市と直行の航路を作れないか。船そのものは小さくともよい。このように限られた範囲での直接貿易を起こし、生活にかかわりのある多方面の交流を行えないか。さきほどの岩内町の場合などは、そのような交流であればすぐにでも期待できよう。相手方の小型の漁船でも物資を運んでくれば日本の税関はこれを貿易船として処理する。対岸の諸都市、特にロシアの諸都市がわが国の日本海側の諸港との直接の物流によって必要な生活物資を調達できるように、わが国が考えることはできないか。ロシア側に市場原理ののっとり諸都市間の物流経路がいずれできる日がくるだろうが、それまでの間これを行ったらどうだろうか。

最後に私は先の金森基調報告や新潟県の対岸貿易の政策には滅多に現れない環日本海交流の切り口の存在を指摘したい。どちらも北海道の対ロシア関係に現れている切り口であり、これと同じ切り口はたとえにぎやかな発言の表面には現れていないとはいえ、おそらく新潟県にも北陸にも存在しうるものである。

### 〔交流規模の小さいこと〕

そのような切り口の第一は、交流主体である地域の経済規模そのものがさほど大きくないがために、沿岸貿易の絶対量自体は僅かなのにその地域に及ぼす経済効果が実に大きいというケースである。北海道の稚内のケースが代表的である。稚内は従来日本最北端の小都市として経済の発展はむしろ鈍かった。ところがサハリンと最短距離にあるため数年前からサハリンの船がカニなどの水産物を積んで盛んに入港するようになった。船員は帰りに3万円以下の価格の中古車を買って同じ船に積んでサハリンに帰るのが通例となった。稚内の漁業組合はこのような取引にわきたっているし、稚内の商店も上陸したロシア人船員の買い物で活気づいている。これらの貿易金額そのものはそれほど大きいとはいえないのである。またロシア人船員が落とす金というのも、もっと小さい。だが稚内経済そのものの規模が小さいが故にこれがたいへんなインパクトとなっているのである。同じ北海道でも札幌の人間は、貿易統計に現れる稚内の数字がさほど大きなものではないために、稚内に起こっているこの異変にしばらく気がつかなかったほどである。ただ稚内に入港する船舶の数が減法増加していることと、しかし入港総トン数は小さいからこれらの船舶が平均して大変に小さな船舶であろうと察していただけであった。稚内に起こっている活況は稚内を実際に訪問してみなければわからなかったのである。同様のことが北海道の留萌にも根室にも言える。実際にはロシアとの水産物取引の中心になっているのは、量でいえば、北海道の小樽と釧路である。しかし小樽も釧路もさすがに稚内よりはるかに規模の大きい都市なので、ロシアとの取引が稚内ほど衝撃的ではないのである。以上を要するに、経済規模の小さい地域経済にとっては環日本海貿易の僅かの分量でも地域活性化の極めて大きな引き金になるという論法である。

### [輸入する商品の性質]

そのような切り口の第二は、対岸から輸入する商品の性質にかかわる。一般に本州の日本海側都市は対岸からの輸入というときにロシアからは木材以外には何もなく、中国からは穀物程度しか期待しない。ロシアの日本海沿岸部では実際には水産物しか出せないのであり、しかも本州の日本海側でとれるのと同じ魚種しか出せない。北海道の日本海側の諸港は、まさにそれを、つまり自分達のほうでとれるのと同じ日本海魚種を対岸に期待する。なぜか。北海道の諸港は優れた水産加工技術を持っている。今でも大量の水産加工場を擁している。ところが最近は原料となる魚の漁獲が少ないので原料を輸入せざるをえないところに追い込まれている。もし対岸の村が漁獲した魚を北海道の港に売ってくれる（あるいはその加工を委託してくれる）のであれば、これが立派に有無相通じる事情になる。岩内町は今度友好都市として提携した対岸の漁村にそれを期待している。こういう論法は「原魚を買って、原魚を食べる」以外では、日本の本州の日本海側港には成り立ちにくいだろう。それらの港は昔は持っていたはずの大量の水産加工場をもう持っていないからである。北海道のほうが対岸に近いということも北海道には有利になっている。山形県の酒田市の業者が黒竜江省から飼料用穀物を輸入して使ったことが知られている。日本全体では家畜の飼育そのものが減っているので、飼料用穀物の輸入が本州全体ではどれほど重要性をもつか怪しいが、北海道のような酪農の盛んな土地では飼料用穀物の輸入はより重要である。

### [生産者交流の観点]

第三の切り口は、国際交流の経済性にかかわる。北海道の場合、もともと北海道が農林漁業という第一次産業の活発な土地であるから、その生産者という共通の立場での対岸との交流にはそれ自体十分の意味がある。北海道が「生産者交流」と呼んでいるものである。この交流は「村と村」の交流としても企画されている。寒冷地・積雪の地という共通の条件がシベリアと北海道の間にある。よく口にされる「知的支援」は、国際的にみてずいぶん思い上がった表現である。この流行語は試みにどのような英語表現になるか考えてみると良い。そのような英語表現があ

りえたとしても国際的な開かれた場ではとても口にしようような性質のものではなかろう。英語であればありえそうな表現は、Mutual Assistance ぐらいしかあるまいとおもうがどうだろうか。昔日本でポリオが流行したとき、そのワクチンが日本では足りなくてソ連から送られたことがあったではないか。「支援」などということばはうかつに使うものではない。本州でもこのような「生産者交流」が過去にはありえたように思う。新潟県人が中国東北地方で行った米の三江開発である。日本種の米を中国で育てる努力である。しかし、現在・将来はどうか。今問われているのは現在と将来である。現在中国政府が沿岸開発などで日本の多国籍企業の大規模投資を期待して待っている。ロシア政府もまた日本の多国籍企業の進出を特に期待している。正直のところ地方の「生産者交流」には中国の政府もロシアの政府もあまり期待していないと思う。しかしこれこそ両国人民の交流の原点ではないか。双方の政府がよしんば何を考えようが、元来あるべき交流の姿を地方が唱えることに何の遠慮も要るまい。

対岸直接貿易は対岸都市間で、それがたとえ小さな港であっても担える。しかしこのような直接取引が頻繁に行われる中で、より広域の、多少間接的な貿易も発達してくるだろう。コンテナの取扱いも必要となってくるだろう。このような港としてわが国の日本海側では、北から北海道の石狩港・小樽港、青森県の鮭ヶ沢港、新潟県の新潟東港、富山県の伏木富山港、九州の北九州港などが位置づけられよう。しかし日本海側のそれ以外の港であっても、地域起しと関連して、住民交流の起点になるものと考えられる。環日本海諸国の住民交流も文化交流も今始まったばかりである。一例を挙げよう。日本の大学では韓国語にも中国語にもロシア語にも、英語やヨーロッパ系の言語と比べてはるかに少ない教授時間しか用意していない。否、多くの大学では科目自体が存在しないのである。これで経済交流の活発を求めるのがおかしくはないか。

(1994.10.31)

# Hokkaido's Attitude toward Mutual Economic Assistance of the Countries along the Sea of Japan

Hitoshi KOJIMA

After the dissolution of the old Soviet Union Japan expects a thriving free trade among the five countries along the sea of Japan—Russia, China, North and South Korea, and Japan.

Japan's and Russia's economic development along the sea of Japan has been delayed.

This paper suggests some ideas stemming from Hokkaido's regional experience to make these areas along the sea enter more quickly into mutual trade relationships.