

2010年度 SCAN 発表論文

「テーマ」アジア化する北海道

～北海道の貿易の現状と未来～

北海学園大学

宮島ゼミ I

松井大輔

芹田充

青木翔太郎

前田拓也

2010年12月

論文概要

私たちの班では北海道の貿易について考察した。この論文の趣旨としてはまず、北海道全体の貿易事情のデータを用いて見ていく。そしてデータを見た後に北海道の貿易額上位4カ国に焦点を当てて現状分析と過去の変化を見て北海道の貿易事情を考察していく。そしてそこから見えてくる北海道の問題点を挙げて問題点を解決できるような政策提言をしていく。

まず北海道の貿易の現状を見ていく。この項目では北海道貿易の推移、主な北海道の貿易相手国、北海道全体での輸出入品目上位3品目を見ていき、そこから見えてくる北海道の総合的な現状について考察していく。次に北海道の各国別の貿易事情について見ていく。ここで挙げる各国とは中国、アメリカ、韓国、ロシアの4カ国を見ていく。この項目では4カ国それぞれの貿易の推移、輸出入品目ベスト3、それぞれの国の貿易の傾向について考察していく。そこから見えてくる北海道貿易の課題を挙げていく。政策提言では、北海道貿易の輸出額が輸入額を大きく下回っていることに着目し、どうすれば輸出を増やすことができるのかについて考え、政策提言をしていく。

論文目次

I 北海道の貿易の現状

- I-I 北海道貿易の推移
- I-II 主な貿易相手国
- I-III 総合的な現状

II 北海道の各国別の貿易事情

- II-I 中国
- II-II アメリカ
- II-III 韓国
- II-IV ロシア
- II-V 4か国との貿易から見える課題

III 北海道貿易の未来

- III-I 政策提言

参考文献

- 函館税関HP (<http://www.customs.go.jp/index.htm>) 11月25日
- 北海道道庁HP (<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/>) 11月7日
- 北海道経済産業局 <http://www.hkd.meti.go.jp/index.htm> 11月29日

I 北海道の貿易の現状

I-I 北海道貿易の推移

私たちは「アジア化する北海道」というテーマのもと、北海道の貿易の現状と未来について考察した。

まずは北海道貿易の全体の推移についてみていく。2000年から2009年までの10年間の北海道の輸出額と輸入額をみていくと、輸出額は平均するとおよそ2800億円であるのに対して、輸入額はおよそ9600億円となっており、このことから北海道貿易は輸入が輸出を大きく上回っているという現状にある。また、2008年にアメリカで起こったリーマン・ショックによる世界不況によって、輸出額・輸入額ともに激減していることがわかる。その減少幅はとて大きく、輸入は約47%減少しており、輸出は27%減少となっている。しかし、函館税関の2010年上期のデータによると、輸入は前年比140%、輸出は前年比138%といずれも回復傾向が見られており、北海道貿易の活性化が期待される。

I-II 主な貿易相手国

次に、北海道の主な貿易相手国（2009年）についてみていく。まず、輸出相手国の輸出額上位5か国は、中国・アメリカ・韓国・台湾・香港となっており、アメリカを除けばいずれもアジアの国であることから、北海道はアジアの国々に多く輸出していることがわかる。それに対して、輸入相手国の輸入額上位5か国をみていくと、アラブ首長国連邦・サウジアラビア・アメリカ・クウェート・オーストラリアとなっており、輸出相手国とほとんど顔ぶれが異なることに気が付く。これらの国からわかることとしては、北海道の輸入相手国には、産油国が多いことである。北海道は食料自給率がおよそ200%であるのとは対照的に、石油の自給率が5%にも満たず、このことから北海道はエネルギー源に乏しいことが見てとれる。また、石油は現代の我々にとっては必要不可欠なものであるから、これからは北海道が海外に石油を依存する現状は続くと考えられる。

I-III 総合的な現状

次に、北海道貿易の輸出入品目上位3品目（2009年）についてみていく。まず、輸出品では、3位に「鉄鋼」が入っている。これは、主に韓国へ向けて輸出されている品目である。韓国では、2020年に人口が最大になると予想されており、そのため国をあげてインフラ整備を進めている。その影響で北海道から多く鉄鋼を輸出しているのである。ここで韓国がなぜ北海道から鉄鋼を輸入するのかという疑問が生じる。北海道以外にも鉄鋼を製造している都道府県があるのに、なぜわざわざ北海道から輸入するのかという疑問である。その疑問に対する答えとしては、新日本製鉄の製作所が室蘭にあるということが考えられる。新日本製鉄は世界第二位のシェアを誇る製鉄メーカーであ

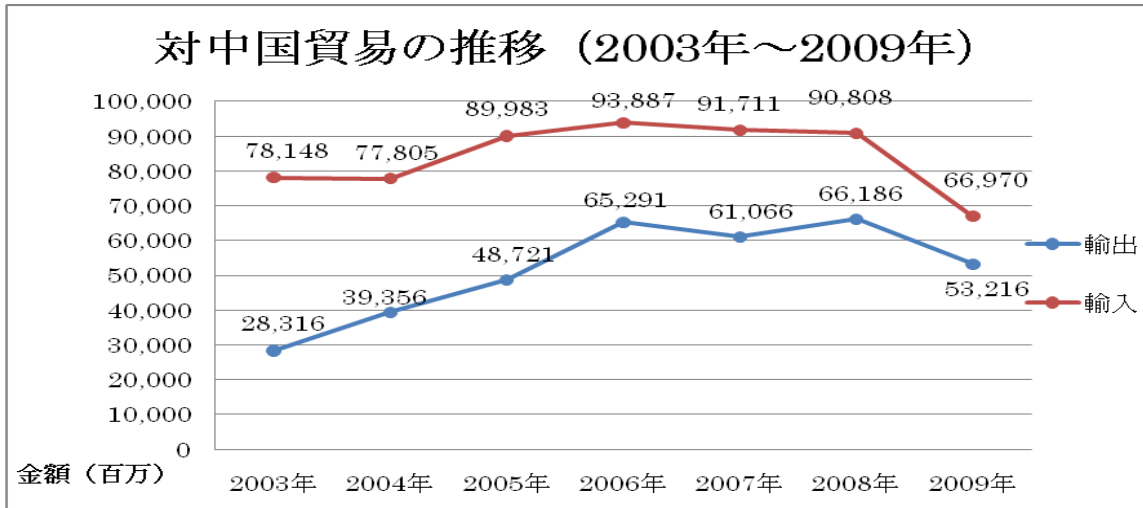
る。では、次になぜ韓国は日本から鉄鋼を輸入するのか、韓国に製鉄メーカーはないのかという疑問が生じてくる。実は、韓国には新日本製鉄に次ぐ世界第三位のシェアを誇る製鉄メーカーである、「POSCO」が存在する。したがって普通であれば、韓国は自国のPOSCOで作った鉄鋼だけを使った方が得策であると考えられる。であるのになぜ新日本製鉄が製造する鉄鋼をインフラ整備に利用するのであろうか？ それは、新日本製鉄が製造する鉄鋼が世界最高水準のものであると、世界の各国で評価されているからである。続いて、輸出の第二位は「一般機械」となっている。これは主に自動車のエンジンなどに用いられる原動機や、建設に用いられる建設用機械などから構成されており、北海道からはアメリカに一番多く輸出されている。続いて、輸出の第一位は「輸送用機器」である。これは主に自動車やその部分品から構成されるものであり、北海道からは圧倒的にアメリカに多く輸出されている。以上のことからわかるとおり、北海道貿易の輸出品目の上位3品目は全て工業品目であることがわかる。続いて、輸入品目の上位3品目について考察することにする。まず、第三位は「原料別製品」である。これは主に合板などから構成される。続いて、第二位は「食料品や動物」である。これは、主に魚介類や飼育料から構成されている。これは大多数をアメリカから輸入している。続いて、第一位は「鉱物性燃料」となっている。これは、ほとんど石油から構成されるものであるが、石炭も約20%ほど含まれている。今日では、エネルギー革命によって、エネルギー源が石炭から石油に切り替わっており、石炭の需要はそんなに多くないと思われる。では、なんで北海道は石炭を多く輸入しているのか、という疑問がここで生じる。その疑問に対する答えとしては、鉄鋼に製造に際して石炭が必要不可欠であるという点が挙げられる。以上のことより、輸入品目に関しては、輸出品よりも工業品目の割合は少ないが、それでもやはり工業品目が多くの割合を占めることがわかる。

以上から、北海道貿易の総合的な現状についてまとめる。先に述べたとおり、北海道貿易においては輸入額が輸出額を大きく上回っている現状にある。また、2010年上期において、輸出は前年比138%の回復を見せていることにより、今後輸出は増えていくことが見込まれる。であるからこそ、今こそ北海道の輸出を活性化させることが何よりも重要である。では、なぜ北海道の輸出を活性化させる必要があるのだろうか。貿易とは通常国と国との間で議論される問題であるから、仮に北海道貿易の輸入が減少し、貿易の収支が赤字になったとしても、日本という国全体で輸出が活性化され、収支が黒字になれば何の問題もないのではないかという視点もある。しかし、北海道に住む私たちとしては、北海道で生産したものを、東京にある企業の本社などを通さずに直接海外に輸出することで、北海道経済を活性化することが可能であると考えられる。また、北海道の輸出（特にアジア向け）を強化することによって、北海道とアジアとのネットワークを今まで以上に強化できると考える。

II 北海道の各国別の貿易事情

II-I 中国

まず、対中国貿易に対して説明したいと思う。



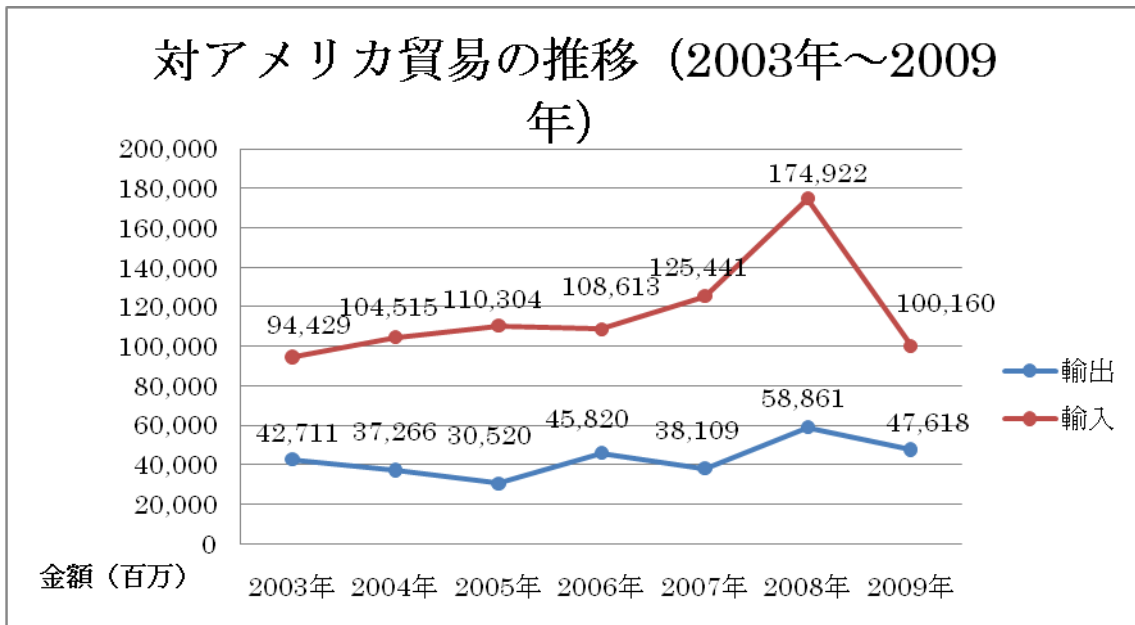
中国との貿易状況は、輸出面ではリーマンショックの影響は小さく、品目も各年で順位に変動はあるものの、魚介類・同調製品、石炭などであり内容に大きな変化はない。また中国では、北海道から輸入した魚介類を自国で加工してから他国に輸出しており、この点からも現在の中国の経済成長の様子がうかがえる。輸入面においても品目は同じような顔ぶれであり、横ばい状態で安定していると考えられる。

このように、北海道の対中国貿易の状況は、輸出・輸入の両方の面で品目に変動がなく横ばいまたは、軽い右肩上がりでありアメリカ・ロシア・韓国の上に説明する他の3国よりも比較的安定している傾向にあるといえるだろう。

しかし、このような状況が必ずしも良いわけではなく対中国貿易では課題もあると言える。北海道が中国に対して輸出している品目は低コストで大量生産が可能な品目が多く、今後中国のこれらの品目の輸入量が減少していく可能性があると言える。これは北海道から中国への輸出量が減少していくことに直結し、輸入超過となり、北海道全体で輸入超過の傾向にある貿易状況に影響を及ぼすと考えられるだろう。このような状況に陥らないようにするためにも、また経済成長中の中国に対して輸入一辺倒にならないためにも、後に説明する政策提言の中でこの課題に対してどう向き合っていくか考える必要があると言えるだろう。

II-II アメリカ

次に対アメリカ貿易に関しては、2008年のリーマンショック以降、急激に輸入額が下降した点以外は毎年、輸出は自動車部品、輸入はトウモロコシが上位で変化はない。



輸出額に関しては上がったり、下がったりしている傾向である。

対アメリカ貿易で注目すべき点は、まず輸出面の自動車とその部分品が毎年 1 位であるという点である。北海道の貿易全体でも工業製品が 1 位であるので、アメリカに対する自動車関連品目の輸出はかなり大きなウェイトを占めていると言えるだろう。輸出額の面から見てみても、2007 年から 2008 年にかけて増加しており、北海道の自動車産業は 1997 年から 2007 年の間で出荷額は 1355 億円から 1807 億円と 3 割ほどの増加であり、やはり自動車産業は北海道の産業を大きく支えているものであると言える。

このような背景には、

- ・ 2007 年にトヨタの北海道第 5 工場が稼働し始めた
- ・ ㈱徳重、三和油化工業㈱、佐藤商事㈱、アイシン北海道㈱、三五北海道㈱、
㈱鈴木商会の工場が稼働し始めた。

という出来事があったと考えられている。

また、北海道の主な自動車関連企業としてはトヨタ自動車北海道㈱、いすゞエンジン製造北海道㈱、㈱ダイナックスなどが挙げられる。

一方で輸入の面では、品目はトウモロコシ、肥料、魚介類が 1、2、3 位の順で毎年同じであり、中でも 1 位のトウモロコシは圧倒的であり 3 分の 1 を食用、3 分の 2 を肥料という割合で利用している。輸入面からわかることは、上位 3 品目のうちの 2 品目が畜産などに用いる肥料であり、占めている割合も圧倒的に多いということである。

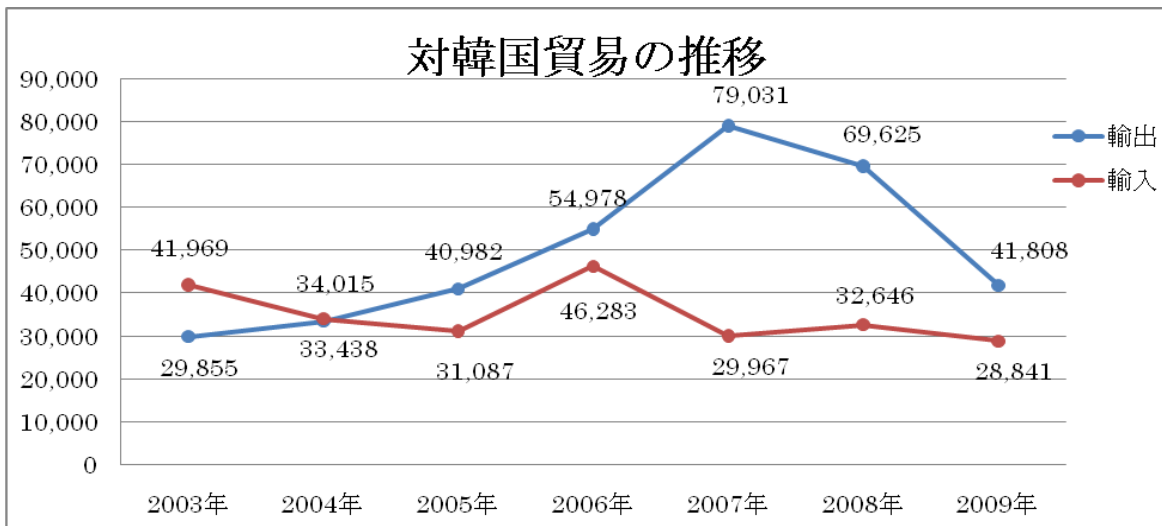
この傾向は決して良い傾向ではなく、むしろ北海道の対アメリカ貿易の課題であると考えられるだろう。北海道の酪農や畜産で用いる肥料等をアメリカからの輸入に依存している状況では、アメリカの生産状況に左右されてしまい、北海道の酪農・畜産が傾いてしまうかもしれないという可能性があるため、対アメリカ貿易ではこの輸入面での課題に対して

重点的に考えていく必要があると言える。

このように、対アメリカ貿易では輸出面では北海道産業の強みが表れている一方で輸入面に課題を抱えており、良い意味でも悪い意味でも品目・割合が特定の物に集中している傾向にあると言えるだろう。

II-III 韓国

次に4カ国のうちの韓国について見ていく。



対韓国貿易の最大の特徴は2004年以降輸出額が輸入額を上回っている点である。なぜ4カ国の中で韓国だけが輸出が輸入を上回っているか。その理由は先ほども述べたとおり韓国が強力なインフラ整備をしているのが最大の理由である。インフラ整備をしていることによって鉄鋼や鋳物性タール、金属鋳の輸出が大幅に増えたことによって輸出が輸入を上回る結果となっているのである。

次に対韓国貿易輸出品目ベスト3を見ていく。

	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
1	鋳物性タール 粗製薬品	鋳物性タール 粗製薬品	鋳物性タール 粗製薬品	鉄鋼	鋳物性タール 粗製薬品	鉄鋼
2	鉄鋼	鉄鋼	鉄鋼	鋳物性タール 粗製薬品	鉄鋼	鋳物性タール 粗製薬品
3	金属鋳・くず	金属鋳・くず	金属鋳・くず	一般機械	金属鋳・くず	金属鋳・くず

韓国のベスト 3 の品目をみると鉱物や鉱物性タール、金属鉱などといったインフラ整備の影響を大きく受けた品目が集まっていることが分かる。

次に対韓国貿易輸入品目ベスト 3 を見ていく。

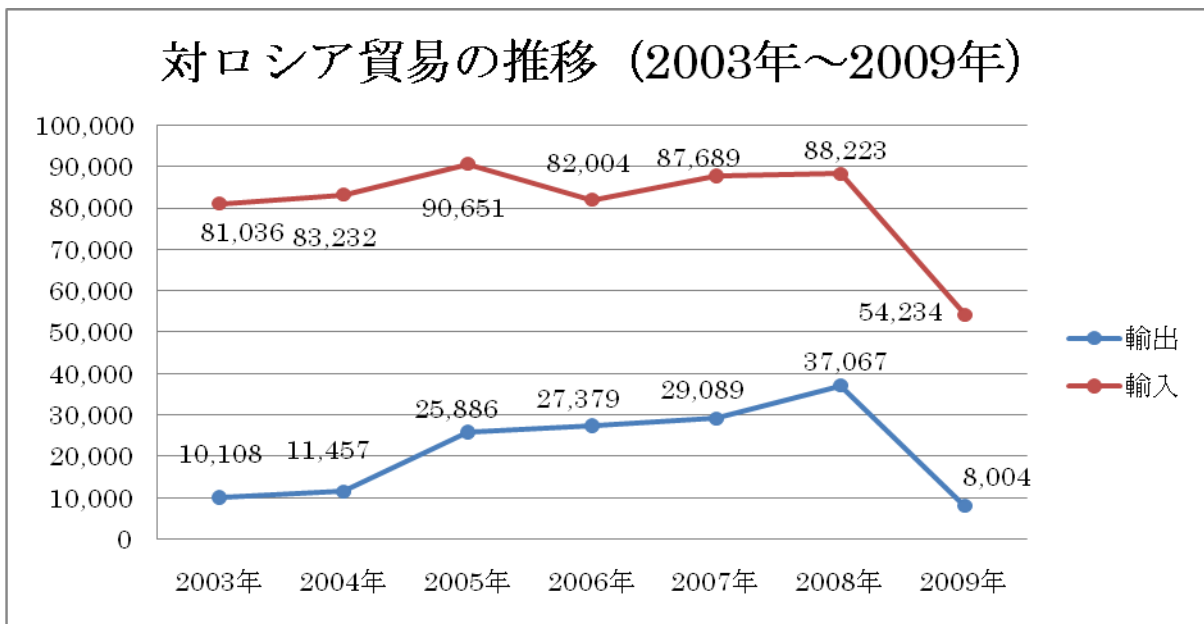
	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
1	石油製品	石油製品	石油製品	石油製品	石油製品	石油製品
2	電気機器	電気機器	電気機器	電気機器	非鉄金属	電気機器
3	一般機械	金属製品	一般機械	一般機械	電気機器	一般機械

輸入品目に関してはここ数年変動があまりなく中でも石油製品はずっと一貫して 1 位を守っています。なぜ韓国が石油関係の製品が強いのかと言うと韓国には韓国石油公社やSK エナジーといった欧米のメジャーな石油会社に次ぐ石油会社があるからである。このような点から韓国から北海道に石油製品が輸入されているのである。

次に韓国の傾向について見ていく。まず輸出の傾向は 4 カ国の中で唯一輸出がインフラ整備の影響を受けて輸入を上回っていることが大きな特徴がみることができる。そして輸出の品目に関しては鉄鋼や鉱物性タール、金属鉱といったインフラ整備の影響を大きく受けている点が特徴的だと言える。しかしこの先も韓国がずっとインフラ整備をしていくわけがない。そうすると輸出額が大幅に減少してしまう。現に 2007 年をピークに徐々に下降しているのが見受けられる。この下がっていく輸出額をどうしていくかがこれから先の対韓国貿易の問題となっていくと考えられる。輸入についてはグラフを見ると 2007 年以降少しずつであるが下降しているのが分かる。特に 2008 年の下降はやはりリーマンショックの影響が関わっていると言える。品目に関して言えば前述した通り石油製品が強くここ数年、大きな品目の変動はないのが特徴的である。

II-IV ロシア

最後に 4 カ国の最後のロシアについて見ていく。



ロシアはグラフをみると輸出額と輸入額に大きく差があるのが見受けられる。さらに2008年から2009年にかけて輸出額、輸入額ともに大幅に下降しているのが分かる。この下降している理由としてあげられるのは2008年のリーマンショックの影響が大きな理由の一つとして挙げられる。しかしリーマンショックだけがこの大きな減少につながっているわけではない。この大幅な減少にはリーマンショックが起点となって色々な要因が重なりこの大幅な減少につながっているのです。まずこのリーマンショックの影響を受けルーブルが下落したという点が有ります。なぜルーブルが下落したかというロシアの景気拡大を支えていた原油がリーマンショックの発生後、価格急落し貿易黒字を縮小して急激なルーブル安が進んでしまったからである。さらにルーブルが下落したことにより2009年の1月から関税が引き上げられ貿易額が伸びず落ち込むといった結果が出ているのである。

次に対ロシア貿易輸出品目ベスト3を見ていきます。(表を入れる)

	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
1	船舶類	船舶類	自動車	自動車	自動車	自動車
2	自動車	自動車	一般機械	一般機械	一般機械	一般機械
3	一般機械	一般機械	船舶類	ゴム製品	ゴム製品	ゴム製品

まず輸出品目について見ていく。品目自体の顔ぶれはここ数年あまり変わらないのだが2006年に自動車が船舶類にとってかわって1位になっています。これは2005年の春にト

ヨタ自動車はロシアのサンクトペテルブルクに進出したのを皮切りに2006年に日本でロシアへの自動車輸出ブームが起こったためだと思われる。船舶が大幅に減ったというわけではなく自動車が爆発的に増加したというべきである。もうひとつこの表見て変化が見受けられる点がある。それは2007年にゴム製品が3位に上がってきている点である。このゴム製品というのはほとんどが自動車のタイヤである。なぜタイヤ製品が伸びたかと言うと横浜ゴムがロシアでの販売拡大を狙ったのが大きな理由である。このタイヤ製品は横浜ゴムが北海道の工場ですゴムを加工しタイヤにして輸出している。

次に輸入品目について見て行きます。

	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
1	魚介類 同調製品	魚介類 同調製品	魚介類 同調製品	魚介類 同調製品	魚介類 同調製品	魚介類 同調製品
2	石炭	石炭	非鉄金属	石炭	石炭	石炭
3	木材	木材	石炭	非鉄金属	非鉄金属	非鉄金属

輸入品目をみるとここ数年魚介類が一貫して1位になっています。魚介類は対ロシア貿易の輸入の8割のシェアを占めています。

次にロシアの傾向をみていく。輸出はリーマンショックの影響を受けそれを起点にルーブル下落、関税引き上げが起こり大幅に減少している点と品目に関しては船舶類から自動車にとってかわった点特徴的である。輸入は魚介類が圧倒的であるという点特徴的である。ロシアとの貿易額を戻すためにはロシアがリーマンショックによる景気後退から成長軌道に復帰することが大切となってくるのである。

Ⅲ－Ⅰ 政策提言

ここまでで、北海道貿易は輸出額が輸入額を大幅に下回っていることなどがわかった。輸出をいかに増やすことができるのか、ということが北海道貿易の課題だ。私たちは、北海道経済を活性化させるために、輸出を増やすべきだと考えた。その政策提言をする。

- ① 輸出を増やすためには、海外の需要を北海道貿易に取り込む必要がある。経済成長著しく地理的にも近いアジアへの、特に中国、韓国への輸出を増やすべきだ。道内の輸出額で全体の47%であり、単価の高い機械と自動車の輸出をどれだけ伸ばせるかがカギだ。そして、より輸出を伸ばすためには企業誘致を進めるべきだ。
- ② 韓国の釜山に輸出する際、北海道は地理的に他の太平洋ベルトの都市に比べ有利だ。というのは、太平洋を回って日本海に入り釜山へ向かうよりも、北海道から輸出したほうが、輸送距離は近いことが分かる。というのは、地球は丸いため太平洋側から輸出する際、大きく旋回する航路になる。しかし北海道と釜山を結ぶ航路の場合、直線で結ばれているためその分近い、というわけだ。この地理的特徴を活かして北海道に企業誘致を増やし、輸出を活性化させるべきだと考える。その1つの方法として、アジア圏への直接の輸送航路を増やす、または新設することを挙げる。北海道には6つの主要港あり、韓国への輸出は北海道全体で毎週11便、釜山への直接航路は2便ある。しかし中国は全体で毎週5便あるが直行便はない。釜山→新潟→苫小牧→仙台塩釜→釜山→→光陽→寧波→上海→釜山 という航路が航路の距離で平均か、一番短い航路だ。直行便だと、輸送時間が大幅に削減される。輸送時間が短縮されると、農産品の鮮度管理にも便利だ。もっと北海道とアジアの国との直接輸送航路をもつべきだ。コンテナ船の行来がふえれば北海道経済は活性化していく。北海道への輸入で海外から来たコンテナ船には、船のコンテナを満杯にさせる分だけ輸出すべきであり、そのための生産量を保ちその量をどんどんふやしていくべきだ。そのためにも北海道への企業誘致を進めるべきである。
- ③ TPPに参加すべきかどうかについて。TPPとは日本語で環太平洋経済パートナーシップ協定といい、英語で **Trans-Pacific Economic Partnership Agreement** という。以前までの2国間で結ばれる経済自由貿易協定とは違い、①多国間で結ばれる②関税は原則完全撤廃という点の特徴。元は、2006年にブルネイ・チリ・ニュージーランド・シンガポールの4カ国でスタートし、当初は経済規模が小さかったためあまり注目されていなかった。しかし、オバマ政権が参加に興味を示したことから注目され、オーストラリア・ベトナム・ペルーも参加検討を始め、今ではマレーシア・コロンビア・カナダ・韓国なども関心を示している。参加することで価格において国際競争力をつけることが出来るということや、ネットワークに入ることによって政治的にも親近感が持てる。
- ④ まとめ
北海道の経済活性化のために企業誘致を進め、海外の需要を取り込み日本海を通る直接航路でアジアへの輸出を活性化し、より機械・工業製品を輸出すべきだと思う。また、

TPPには参加すべきだと考える。