

九州経済界のアジア戦略

朝日新聞西部本社編集局長補佐 滝本 裕

私、西部本社におりまして、九州に赴任したのは9月1日付で、九州で実際に仕事を始めて3か月足らずです。もともと經濟部畑が多くて、大阪、東京、名古屋、東京、今度、九州に来たわけですが、そこで經濟部、デスク、編集長として仕事をしてきた経緯がありますので、その体験も踏まえて九州経済界のアジア戦略ということについてお話をさせていただきたいと思いません。

余談ですが、私、編集局長補佐の仕事をしていますが、8月30日、超大型台風16号が九州を縦断して、日本列島を縦断していく前日に福岡に赴任しました。編集局長補佐という仕事は毎日、主に朝刊をつくる時の当番編集長が3人おります。交代でやる。3日に一回深夜勤があります。午前3時くらいまで仕事をしていますから、4時に帰って。九州ご出身の方、九州に家族がいる方とかあるかと思いますが、朝、10時すぎに起きてテレビをつける。単身赴任です。ハングルが飛び交うんですよ。ウィークデーの午前中、10時45分から韓国ドラマをやっています。KBC、九州朝日放送が始めたんですが。朝から韓国の言葉が入ってくる。ここはソウルか釜山という気になるわけです。韓流ブームと言われていますが、NHKがBSで「冬のソナタ」をやって、今日の朝刊でヨン様をめぐっておばさんが殺到して怪我をした、それをヨン様が悲しんだという記事が朝日新聞でも大きく書いていました。やや前から九州では午前中にハングルで朝ドラが見られます。東京でも始まったようです。関西ではラテ欄ではまだやっていないようですが、福岡ではテレビ2局が韓国ドラマを毎日枠でやっている。そのくらい大陸、アジアが近いなというのを私も改めて実感したわけでありました。

ことほど左様に九州は北部九州は東アジアに近い地理にあります。上海は九州から福岡からは東京より近い。釜山はわずか200キロで、JRの高速船で行くと3時間。今でこそ、大阪や東京では駅などに中国語とハングルが見かけのが珍しくなくなったのですが、福岡では相当前から、大阪でいた時、御堂筋はMido Roadしかなかったんです。ハングル、中国語、ASEANのタイは日タイ協会はもともと大阪にあったんです。伊藤忠が面倒を見ていた日タイ協会があった。そういうものをつくったらどうですかという話をやった記憶があります。でもその時はできなかった。タイ語はありませんが、中国語までは大阪でできました。神戸もごさいます。大分前から九州にはアジアインフラのイロハのイができていたというふうに思います。先日聞きますと、韓国は日本で物産市をやると九州では売り上げが上がると。こういう環境の中で、九州の人は東アジアに強い関心を持つことは当然であるし、不思議はないわけです。私など最初に感じた印象でした。

今、九州では環黄海経済圏という言葉が言われています。11月16日、北九州市で東アジア経済交流推進機構という団体の旗揚げがありました。中国のめざましい経済成長もあるわけですが、地図のように環黄海経済圏というのは九州と山口をかすって、韓国、渤海を結び、上海の北側のイメージです。黄海を中心にした日本、韓国、中国の10都市を中心に国境を越えた経済圏づくりをめざそうと。環黄海地域を NAFTA 地域とか、EU のような経済圏として発展させたいという壮大な願いを込めた組織、団体の旗揚げの会です。呼びかけ人は北九州市長です。10の都市は北九州市、福岡市、下関市。韓国の釜山、仁川、元山。中国からは大連、青島、天津、エンダイ、遼東半島、山東半島、渤海を囲む市長や幹部と商工会議所的な経済人が集まった。事務局を北九州市に起きまして、推進機構として物流、ものづくり、環境、観光の4つの部会を設けて議論だけではなく具体的にビジネスにできるものはビジネスにしていこうという話しあいをした。10都市はすべて港湾都市で、何ができるか。港湾使用料を引き下げたり、通関手続を簡単にしたたり、域内を活発にできないか。地域版 FTA をつくろうと掲げているわけです。日本の自治体の中ではそんな取り組みは始めてだろうと思います。大阪、神戸もそういう動きがあるかもしれません。

その時に共同宣言を出しまして「推進機構が環黄海経済圏全体の発展に寄与できるよう、10都市の市長より商工会議所が相互に努力する。発展エネルギーは都市間の競争の連携から生まれる」と高らかにいったということです。今後、10の都市に5つの共同プロジェクトを進めていこうと。一つは地域版の FTA をつくって推進しよう。企業進出を相互支援する。環境への配慮と産業活動が両立する環黄海環境モデル地域をつくる。観光ブランド戦略を展開しようという柱をつくって、具体的に e-コマースの活用とか通関手続きの簡素化、環境規制を標準化しようということを検討していこうと。国家間のことではありませんから、できること、できないことがありますから、できることから広域の経済的なつながりを深めていくきっかけをつくっていこうと。

東アジア経済交流推進機構という旗揚げした母体は何か。3年前、91年に東アジア都市会議ができました。自治体主導で進んできた構想ではあるわけです。以後十数年かけて自治体、経済界、知恵袋として一部地元学会も入って積み重ねを経て先日の旗揚げにつながったと思います。

環黄海経済圏は何か。地域版 FTA は可能なのか。この間、韓国、中国、九州北部、山口の関係はどうだったのか。環黄海の発想はどこからきたのか。一つは北部九州はエネルギー基地だったんです。重化学工業基地でもあったかと思いますが、日本の経済発展の一翼を担って栄えてきた。その後、エネルギー政策の転換もあって、経済環境の変化もあって、炭鉱が閉鎖された。先日、北海道で炭鉱の解散式をしましたが、最後まで残ったのは北海道でしたが、三井三池をはじめとして『青春の門』ではありませんが、ボタ山であり、炭鉱の町であったわけです。それが産業構造が変わっていく中で苦戦を強いられる時代に入ります。九州の南側は食糧基地ですが、食糧も自由化の中で厳しい状況の中で、考え方として政府の枠の中だけではだめなのではない

か。独自性、地方のオリジナリティを出していかないといけないのではないかという一連の流れの中で、そういう DNA が九州の人たちに植えられてきたという気がします。そのテコにできないかということが地方の国際化のテーマだったのではないかと。近い東アジアとの連携が、地域のオリジナリティのもとでできないかという考え方が根づいてきたのではないかと思います。

中国、韓国は北朝鮮を挟んで仲良くいくわけにできなかったわけですが、最終的に官民分離という考え方を示してくることで、それをクリアしてきて、今や韓国とも国交を樹立しているわけですが、新しい考え方のもとに問題をクリアすることによって国交樹立以前も地方レベルで貿易、直接投資が行われてきた経緯があるかと思っています。もともと中国と韓国は経済的にも関係が大きい国ですから、渤海、黄海を挟んだ地域、この地域に限定した交流は国交が樹立される以前にも行われてきたわけです。中国、韓国で行われた国際交流は地理的にも近い北部九州、山口が加わることで、日・中・韓国の経済圏ができないだろうかということなのですが、最初にこういう構想を環黄海経済圏として出たのは 1988 年頃、環黄海経済圏の構想が表に出てきたようです。

環黄海経済圏という考え方は北九州市の国際化の中心になっている九州経済産業局、経産局の中で唯一国際部がある。そこで政策にもつながってきている考え方になっているようです。環黄海経済圏の経済交流の状況は、現状から見ると、中国の対韓輸出は 200 億ドル弱、輸入が約 300 億ドル弱。もともと中韓貿易取引は香港とかシンガポールとかを経由する間接貿易だったわけです。70 年代から始まったようです。韓国の通関統計では 75 年に韓国が中国から 18 万ドルの輸入をしたのが始まりと言われています。中国が対外開放を唱えてきたのは 79 年頃から、香港経由で韓国が繊維品を中国に出していく。日本経由では石炭とか、取引が始まったわけですが、以後、香港経由が大半を占めて、それを補完する形で日本経由、釜山との定期航路を持っている下関経由を利用した間接貿易が続いてきた経緯があります。貿易が拡大してきて、一気に広がったのは 83 年の中国日航機のハイジャック事件があり、中韓両国で協力して事件を解決したわけですが、そこで交流のパイプが太くなった。双方にパイプを太くしたいという事情があったからなのですが。韓国側から言えば、韓国は日本と一緒に、石油を輸入に頼っているわけですが、オイルショックで打撃を受けて、どうしようかという時、中東に目を向けた。中東マーケット対策に全力を上げた。韓国は高い経済成長を維持してきたのですが、それが 79 年、第二次オイルショックがあって、省エネで徹底されるようになって、逆に石油が余ってきた。代替エネルギーが開発されてきて、世界的に石油需要が減退して価格が落ちてきた。産油国も緊縮財政が始まってきて、当時、中東との取引の中で発展してきた韓国は経済的にも打撃を受けた。

そこで中東に代わる共産圏、とりわけ改革・開放経済を始めていた中国にアプローチしたい。こういう事情が韓国側にもあった。中国側としても近代化には重化学工業、輸入品を調達しないといけなので、調達先として経済補完関係の大きい韓国に接触したいという事情があったのだろ

うと思います。以来、中国から韓国に石炭とか天然、人造繊維とか、野菜とか、韓国からはアクリルなどの合成繊維、電気機器が中国に輸出された。それがだんだん拡大してきたわけですが、ある一定程度、中韓で貿易取引が膨らんできますと、政治の壁に風穴を開けてきたと思いますが、この時に官民分離という考え方が出てきた。政経分離は国交前に日本と中国の間でも政経分離の原則で行われていたわけですが、中国が韓国と接触すると、二つの朝鮮を認めたことになるわけです。それで接触できないので、どういうふうに考えたかという、官民分離という新たな原則を考えだした。地方でやることは地方独自に政府レベルでは韓国と一切接触しないで、個別の企業レベルでは対韓交流であれば民間交流だ。こうして韓国の公的機関が直接取引機関でなければ黙認しようという考え方が、官民分離と言われているわけですが。官民分離という考え方による黙認貿易状況になってきて、そのために中国は地方に権限を委譲をやったわけです。黄海を囲む中国と韓国の間では貿易が進んできていた。

90年になりますと中国の国際貿易促進委員会が国際委員会という事務所をつくって領事機能を持った事務所をつくった。韓国側も対中貿易振興公社が領事機能を持つ事務所を設置し、限りなく国交樹立に近い形での貿易が進んだ。その間、フェリーが韓国と中国の間で渡航するようになるという、日本が黄海に出ていく前に中国と韓国との間で実績が積み重ねられていたわけです。

この時に山口銀行という地方銀行が、唯一、青島に駐在事務所をおいている。山口銀行の釜山支店の客と青島の国有企業との取引の仲介をしていたということがあります。九州・山口地区にはそういう地銀もあるわけです。なぜ中国が韓国の交流の機会となったか。距離的にも近い、経済産業構造が補完的であることもあるわけですが、特に経済特区のある華南地域は香港、台湾に出ていった。大連には日本から行く。渤海湾、黄海の山東省などは、やや手つかずの状況にあったことが、進んでいった背景にあるようです。

韓国の釜山、仁川、中国の大連、青島などの間に一定程度のネットワーク、人ともとの金の流れのネットワークができていて、そこに九州、山口が参画することによって、経済空間を重層的な補完関係に持ちこもうと。それが環黄海経済圏としようというところで環黄海経済圏ということが始まったのだと思います。

この間、日本の中ではどうだったか。80年代後半、プラザ合意によって円高になったわけです。1ドル222円が88年には121円と100%値上がりした。それらの対応として生産拠点のアジア技術移転が進んでいったわけです。NIESからASEAN、中国へ再移転が進んで、国内空洞化が叫ばれたわけですが、こういう流れの中で、NIES、ASEAN、中国と、東アジア地域と日本との経済関係が緊密になっていったわけです。日本のメーカーによる分業や、差別化。網の目に東アジアが組み込まれる形で東アジア経済圏的なものがつくられていったので80年代後半以降だとします。こうした中で地方間の経済交流も拡大していった。地方の直接的な経済交流を促進していった要因は、地方港の国際化なんです。

地方港の港湾地図。地方の港が国際化するきっかけは、93年、第二次円高が始まったわけですが、円高対応策としてコストダウンしないといけない。企業がとったのは移送コストをどう削減するか。国際航路が充実しているのは5大港、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸。従来は5大港を中心に輸入を通関して、トラックが運んでいく陸送形態だったわけで、それをコストダウンするために最寄りの港で陸揚げして運ぶ。陸送費をコストダウンすることで地方の港が国際化していったわけです。外交定期航路の相手先はどこか。事実上、東アジアのハブ港は釜山です。アジアのハブ港だった。90年代半ばから釜山港から定期航路を開く地方港が急増していき、50を越す港が釜山航路を開設しています。同時平行的に地方空港をソウルとの間に定期航路を開設しています。今はもっと増えているでしょうが、2年前、地方の18空港に韓国路線が開設され、今や地方にとって、ハブ空港は成田ではなく、韓国の仁川国際空港だというくらい、韓国との海、空は充実していた。港、空港の国際化は進んできて、それを追い風にして地場企業の海外直接取引が促進されてきたわけです。自治体外交が行われたり、市民交流も含めて地方の国際化が急速に進んだのだと思います。中でも九州地域の地場企業の中には取引の実績を積みながら相手の要請に応える形で海外進出をしていったことがあります。その場合、企業は合併の形をとるケースが多い。

しかし合併が正解かどうか一概に言えなくて、一つ大連に進出している、工業団地でないところに進出している昭和鉄鋼という会社の社長をしていて、大連進出を決めた方に話を伺いました。「中国はマジョリティで出るべきではない」というのがその人の考え方で。「中小企業が出ていく時、中国でもものをつくる時、リスクヘッジを考えないといけない」と言っていました。昭和鉄鋼は30%出資、7割は合併相手で。昭和鉄鋼は空調器をつくっている会社です。その社長の話によりますと、中国人は日本企業より、よほど資本主義的な経営をする。日本人がマジョリティをとって経営しても、うまくいかない。中小企業の場合は間違いなく、うまくいかないと。社員全体が連帯責任をとる。罰金をとるわけです。そういうことを中国人が経営していると、そういうことはできる。昭和鉄鋼の合併会社には日本側から社員は一人で、社長以下、社員は中国人のスタッフに任せてきた。資本主義そのものの経営を中国人はやる。日本の経営者はそこまでできない。そういう甘い経営では中国では太刀打ちできないという話をしておられたのが印象的でした。合併の形で出ていったケースが多かったようです。

九州、山口で東アジアインフラはどうなっているかという現状をお話したいと思います。山口銀行、本店は下関ですが、アジア地域に積極的に業務展開しているのが特徴です。73年に釜山に駐在事務所、84年に青島、86年に香港、87年は大連に駐在事務所を設置しています。バンコック、ジャカルタにも続いています。86年、釜山が支店になる。香港、青島、大連と支店に格上げしていきます。国交正常化以前には山口銀行の青島、大連の事務所は支店が釜山にあるので、釜山と取引のある地場企業、韓国の地場企業と中国企業の取引の仲介をしたり、対中への企業進

出を積極的に斡旋した銀行です。青島には邦銀は山口銀行しかないわけです。そういう役割も金融面で果たした銀行もあったということです。

港を管理する福岡、北九州、下関が積極的にポートセールスをやっていますが、11月4日、北九州市が韓国の仁川と港湾を軸とした物流促進交流協定を結んでいます。両方も港湾運営会社が運営の中核を担っているわけですが、両者は今後、中国の大連港と同じような協定を結ぼうとしています。環黄海経済圏では釜山港とは別な新しいルート、仁川を結ぶ物流ルートを開拓しようという試みでもあります。北九州とか福岡市は知的アジアインフラの整備をやっています。北九州には国際東アジア研究センターをつくったり。助成研究フォーラムをつくって活動しているようです。アジア太平洋センターとか調査研究機関をつくって地場企業、市民に情報を提供している。

北九州市は下関市に呼びかけまして、両市の姉妹都市、中国と韓国の友好都市であった大連、青島、仁川を91年に6都市会議をつくって、94年、東アジア都市会議になり、最近では議論ではなく、具体的なビジネス協力をしていこうということで、各都市が比較優位で、自分たちの特徴を持って生かして参画できるニュービジネスを模索しようとしています。これから具体的にどう進んでいくか。成果はまだ出てきているわけではありませんが。経済産業省のランチである九州経産局は地元の企業の整合性、できること、できないことを睨みながら支援していく。東アジアとの共生を掲げまして、地場企業の中国、韓国との産業技術交流を進めていくわけですが、具体的には中国の科学技術部との間で九州中国産業技術協議会をはじめ、九州韓国経済交流会議を93年につくっています。その後3年前、2001年には九州の7兼と2政令市と経済団体を統合して九州と中国、韓国との黄海沿岸地域とのマルチの交流協力ということで、中国科学技術部、対外貿易経済合作部、韓国産業資源局とか地方政府、経済団体との間で環黄海経済技術交流会議をつくった。これはこれで貿易、技術交流、人材交流の分野で相互連携を強化しつつある。いくつかの関連で環黄海という切り口で連携を強める動きが進みつつあるということだと思います。2000年、地方局で唯一、国際部かできた。そういう動きが起きていることと連携していると思います。

今、新聞でも時々書かれていますが、釜山、元山を中心とする韓国の東南地域と福岡、北九州を中心とする北部九州、山口地域、海峡経済圏があります。環黄海経済圏の一面に北部九州と韓国東南部含まれる形で海峡経済圏という動きがあります。この地域に自動車産業の集積が始まっている。元山の現代自動車、釜山のルノー、福岡ではトヨタが工場を持っています。日産も工場があります。大分はダイハツ。先日、トヨタが神田町に22万台のエンジン工場を申請するという計画が公表されています。自動車工業は周りに部品工場が建設されるわけで、海峡経済圏で自動車産業をめぐって双方の結びつきが強まる可能性は高いなと言えるかと思います。中国は再来年7月までに自動車の輸入関税を引き下げる。部品の輸入関税も10%にするというスケジュールが出てきています。輸入数量の制限も撤廃するという中で、渤海沿岸の天津にダイハツやトヨ

タの車をつくる。韓国の西海岸ではテグ。海峽経済圏でつくられた自動車、部品が中国に輸出されることも可能性としてある。自動車産業をめぐる環黄海地域の分業、協業ネットワーク、そう簡単ではないと思いますが、そういうものをやがては見えてくるだろうと。単に生産協力だけではなく、最近、ゼロエミッションとかありますが、廃車の処理をめぐる地域間協力の可能性もあるのではないかと。夢は膨らんでいくわけです。そういう考え方が一つ、形をとれるかどうかによって、地域版 FTA になっていくのだと思います。

サンチャゴで APEC の会議が開かれた中心テーマが FTA だったわけですが、FTA は推進エンジンだという位置づけがありました。日本もいろいろ交渉を進めている。フィリピンとはほとんど調印の状況になっている。韓国はどうか。チリとの間で協定を結んだんですが、農民の反発が強いので、まだ批准が結ばれていない。中国はまだ FTA を締結するまでには至っていませんが、いろいろ動きはあります。2年前11月、ASEAN 首脳会議で、日中韓首脳会談が開かれて、日中韓の FTA 締結が提案された。中国側が提案したということです。日中韓国の貿易を見ましても、日中韓国のトライアングルで見えますと、一方で勝って、一方で負けるみたいな状況が比較的にある。日中韓のトライアングルで貿易を考える可能性はあるのではないかと。それを国家間となりますと農業問題とかあって簡単ではないですが、九州・山口と中国、韓国の環黄海ということ考えると、相互補完性が出てくる。水産物は韓国にも輸出しています。博多からうまい魚が出ていく。そういう考え方で自由貿易は限定的な形ではありますが、地域版の自由貿易協定ができないだろうかということが、具体的な課題として、今、上がってきていると。それが九州経済界の思いでもあるわけです。

考え方としては、最恵国待遇とか、あるエリアの中でできないか。最恵港待遇とか港湾使用料を引き下げるとか。できる部分、できない部分がありますから、できる部分についてガードを低くして、スタンダードができないかという考え方でやっていけないか。地域をどう決定するかはいろいろあるかと思いますが、貿易取引の港湾を限定すれば、可能ではないか。福岡・山口側は輸入促進地域と北九州と下関がある。韓国側は関税自由地域として釜山とか。博多とか福岡空港。こういうものが加わって地域限定の FTA ができないということが、議論として始まったところだと思います。そういう動きが出てきたということなんです。

いくつかのサークルが大連、青島、天津とかに広がっていくと環黄海自由貿易地区の考え方につながっていくわけでありませぬ。ペ・ヨンジュン騒動ではありませんが、京大の東南アジア研究センターの方が書いていましたが、韓流ブームは日本だけでなく台湾もシンガポールも同じだと。アジアだけではなくアメリカ、ヨーロッパでもウケた。中山美穂が主役になった「ラブレター」が韓国や台湾で大ヒットしたこととか例に上げて「ラブレター」がヒットして小樽の観光客が外国人が一気に1年で300万人に増えた。東アジアで起こっていることは単なるブームではなくて、文化商品だと。映画、ビデオとか、文化産業が東アジアで一つの産業として成長してきたの

だと。なぜ成長したかという、東アジアの都市部で中産階級が成長して、文化商品のマーケットが拡大したからだと書いておりました。

80年代半ば以降の地域の経済圏、ソウル、上海、台北、香港、ボンコク、シンガポールの都市を中心にして中間階級社会が成長して、文化商品を共通に楽しむ土壌ができたのではないかという話ですが、確かに「冬のソナタ」をご覧になった方はわかると思いますが、ハンゲルの言葉を聞きながら画面を見ていると違和感がないんですね。六本木とか青山かと思われるようなところが出てくる。高級マンション風のところで暮らしている。花があって、韓国と日本は言葉が一緒だと区別がつきませんから。日本製の車に乗って韓国のポップスを聞く。アメリカンスタイルのステーキハウスに行く。それがインドネシア人であると言っても違和感がないと。こういう言い方をしていましたが、中産階級を軸にして環黄海経済圏も国境を超えて、東アジア中産階級圏と言うべきマーケットがあるのかなと。九州・山口、中国、韓国の10都市の地域で新しいルールづくりが始まった、模索しているということが、今、九州で起こっていることではないかと思えます。

司会 どうもありがとうございました。九州という窓から見た中国、韓国、環黄海経済圏という産業協力のあり方の現状について教えていただきました。大連の社長の話とか取材の中で得られた情報をお持ちだと思いますので、ご質問を。

質問 九州の経済産業局に国際部あると。具体的な施策を行う時、窓口については経済産業局1本化されているということでしょうか。自由貿易協定、経済連携協定を進めていく上で人の連携も必要になると思いますが、経済活動について人の移動は具体的に九州では行われているのかどうか。

滝本 窓口一本ということではなくて、いくつかの流れで進んでいると思います。一つは自治体の流れがありまして、都市会議からスタートして経済界を取り込んで横断的な組織にしてきてプロジェクトをつくらうとなったわけです。北九州市が中心になりました。経済界でリーダーシップをとっているのは中国、韓国と科学技術産業会議とかありまして九州は広いところではありませんから、それぞれの人が集まってきて日常的な議論がされているわけでチャンネルがいくつもある。福岡市もやっています。環黄海経済圏推進会議だけでなく、いろいろやってそれが一つの流れを生んでいるというふうにいった方がいいと思います。福岡がアジアビジネス特区に経産省から認定されていまして、これを旗印に福岡でもオリジナルな部分も持っていますので、全部が一つに収斂されて動いているということではない。

人の移動は観光というテーマは一つありますが、労働力をどう考えるかという議論は、水面下ではあるかと思いますが、具体的に出てきているのは聞いています。