

ウォームトピック

Warm TOPIC

Vol.
186
2025.NOV/DEC

北陸AJEC
北陸環日本海経済交流促進協議会

CONTENTS

寄稿

- 2 米中対立の新動向と日中関係の展望
公益財団法人東京財団主席研究員 柯 隆
- 10 日本海側港湾の国際コンテナ物流
新潟県立大学北東アジア研究所 教授 新井 洋史

定例報告

- 19 中国における福井県の観光PRおよび県産食品の
販路開拓などの県内企業支援について
福井県上海事務所 所長 上坂 享平
- 22 インドネシア新政府系投資ファンド「ダナンタラ」
北陸銀行シンガポール駐在員事務所 相川 裕亮
- 24 北陸企業で活躍する留学生OB紹介
北陸コカ・コーラボトリング株式会社 黄 河舟(コウ カシユウ)

業務報告

- 28 えーじえっく日誌、今後の予定

米中对立の新動向と日中関係の展望

公益財団法人東京財団主席研究員 柯 隆

1. はじめに

2025年は終戦80年の節目の年である。80年前の戦争は熱戦といわれているが、何のための戦争だったのだろうか。確かな事実として、あれはナチスドイツが世界を征服しようとする一面があった。しかし、連合軍側をみると、イギリス、フランス、アメリカとソ連（当時）が連携してナチスドイツと戦って勝利した。ナチスドイツに勝利した連合軍側はたちまち分裂し、英米を中心とする民主主義陣営とソ連を中心とする社会主義陣営と対立し冷戦となった。

冷戦は1990年代初め、ソ連の崩壊によって終焉を迎えた。フランシス・フクヤマ教授はそれを「歴史の終焉」と指摘した。果たして民主主義陣営が勝利して戦いの歴史がほんとうに終わったのだろうか。冷戦終結後の20年余り、局所的な戦争あるいはテロ攻撃があったものの、大規模な戦争は起きていない。しかし、経済のグローバリズムを支える国際秩序は徐々に機能しなくなった。とくに戦後に作られた国連を中心とする国際機関と国際秩序はここに来て本来の役割を果たせなくなった。

では、なぜ国連を中心とする国際機関と国際秩序が機能しなくなったのだろうか。そもそも常任理事国の特権は国連の機能発揮を妨げている。2022年2月、ロシアはウクライナを侵略した。国連はそれを阻止することができなかった。

こうしたなかで、中国の経済規模（ドル建て名目GDP）は2010年に日本を追い抜いて世界二位になり、アメリカを超えるのが時間の問題とみら

れている。それを受けて米中の覇権争いが激化し、米中新冷戦にまで発展している。むろん、目下の中国の国力は必ずしもアメリカに勝るとは思わないが、国際社会におけるアメリカの絶対的優位が徐々に失われ、アメリカ人が中国を脅威と感じているのは間違いないだろう。

一方の中国も、とりわけ習近平主席は中国が世界のリーダーになれると信じているようだ。習主席は中国の国力を過大評価している。習近平をミスリードしたのは中国の政府御用学者たちである。個人的に直接面識のある人物の一人をあげれば、清華大学胡鞍鋼教授はコロナ禍前、北京で開かれたフォーラムで「中国の科学技術はすでにアメリカを凌駕している」と豪語した。アメリカのMITにvisiting scholarとして研修に行ったことのある胡教授はなぜこのような「暴言」を発したのだろうか。それはまさに習主席に対する忖度である。習近平政権が発足してから、中国を強国にする夢を人民に語っている。習主席の論理は、毛沢東は人民を解放した。鄧小平は人民を豊かにした。自分の使命は中国を強くすることである。逆にいうと、習政権のレジティマシー（正当性）を立証するために、強国復権しかないということである。

強国になろうとしている中国は自ずと世界No.1の覇権国家のアメリカと対立するようになったのである。習政権の目玉政策の一つは「中国製造2025」プログラムだった。要するには、中国は世界一の製造業強国を目指すということだった。この政策はトランプ政権1.0を刺激してし

まった。その結果、トランプ政権1.0は中国ハイテク企業に対して経済制裁を発動しただけでなく、対中貿易不均衡を理由に中国に高い制裁関税を課した。トランプ政権に売られた喧嘩を習政権は買い、やられたら絶対にやり返す姿勢をみせ、一歩も譲歩しなかった。米中対立は新冷戦に発展していった。

2. 「戦狼外交」－習近平政権の誤算

習近平政権が発足してから、外交姿勢は大きく変化した。本来ならば、外交は友好国を増やすのが仕事のはずである。強国復権を目指す習政権の外交姿勢の変化に対して、先進国を中心に警戒を強めている。それに対して習政権は十分に説明して理解を求めるのではなく、「戦狼外交」、すなわち、徹底的に戦う姿勢をみせている。習政権の「戦狼外交」を徹底的に貫いているのは王毅外相である。同外相は駐日大使を務めたことがあり、日本の政財界に広い人脈を持っている。同外相と親交のある政財界要人に話を聞くと、ほとんどの人は今の王外相がかつての王大使とはまるで別人であると異口同音で答える。

王毅氏は2013年3月に外相に就任した。2022年12月、いったんは外相を退任したが、その後、後任の秦剛外相が腐敗により解任され、王毅氏は外相代理に任命され、現在に至る。同外相の戦狼ぶりは習主席に高く評価されているようだが、結果的に中国は国際社会で急速に孤立していった。9月3日、北京で開かれた抗日戦争戦勝記念軍事パレードにアメリカなど世界主要国首脳は一人も参加しなかった。逆に、日米を中心とする先進国は経済安全保障枠組みを構築している。

習政権は日米欧を中心とする先進国の包囲網を突破するために、東南アジア諸国やアフリカ諸国

との関係を強化している。その重要な枠組みは「一带一路」イニシアティブである。もともと「一带一路」イニシアティブは陸のシルクロードと海のシルクロードからなる通商を促進するためのインフラ整備プロジェクトである。習政権が発足した当初、中国経済はまだ中高レベルの成長を続けていた。習政権は潤沢な財源をもとに「一带一路」沿線国家への経済支援をますます拡張していった。

問題は各々のプロジェクトについてきちんとしたフィージビリティスタディ (F/S) が行われておらず、拙速に着工したものが多いため、サステナビリティのないものが少なくない。たとえば、港湾を建設するならば、どれぐらいの貿易量が見込まれているかを綿密に調査する必要がある。しかし、「一带一路」の多くのプロジェクトは中国と支援を受け入れる国とのシンボルとして位置づけられ、サステナビリティの有無が無視され着工されている。結果的に中国から経済支援を受け入れた途上国の一部は重い債務を背負う羽目になった。

むろん、債権国の中国は当該インフラ施設の運営権を手に入れるが、期待収益を回収するには長期に渡って行うことになるため、それを実現できなければ、結局のところ、中国自身も巨額のロスに被ることになる。とくに、中国経済が順調に成長している局面なら深刻な問題が浮上しにくいだが、中国経済がすでに急減速しており、中国政府もキャッシュフローのトラブルに直面している。これらのインフラ施設の一部が軍需用になる可能性が指摘されているが、そういう可能性を排除できないが、その有用性を現実なものにするには、中国がどこまで軍拡に走るかによると思われる。

総じていえば、習近平政権の外交は自己矛盾し

ており、結果的に中国を孤立させている。かつて鄧小平がアメリカを訪問して帰国したあと、述べたとされることだが、アメリカと仲良くした国のほとんどは豊かになったが、アメリカと仲を悪くした国はみんな貧しくなった。中国経済は2010年に日本を追い抜いて世界二位になった。その次の目標はいうまでもなくアメリカを追い越すことである。

しかし、アメリカを追い越そうとしても、アメリカと喧嘩する必要はなかったはずである。習近平政権の戦狼外交は間違いなくアメリカ政府とアメリカ議会を刺激してしまった。トランプ政権が発足したのとはほぼ同じタイミングで習近平政権は「中国製造2025」プログラムと最先端人材リクルートの「千人計画」プログラムを起動させた。これらのプログラムはトランプ政権による対中経済制裁と制裁関税発動のきっかけとなった。米中対立の結果、世界のGDPに占める中国の割合はピークの2021年18.3%から2024年の17.0%に下がり、2025年は17%を割る見込みである。ちなみ

に、2021年のアメリカのGDPの世界シェアは24.3%だったが、2024年は26.4%に上昇し、米中経済の格差は大きく開いている。

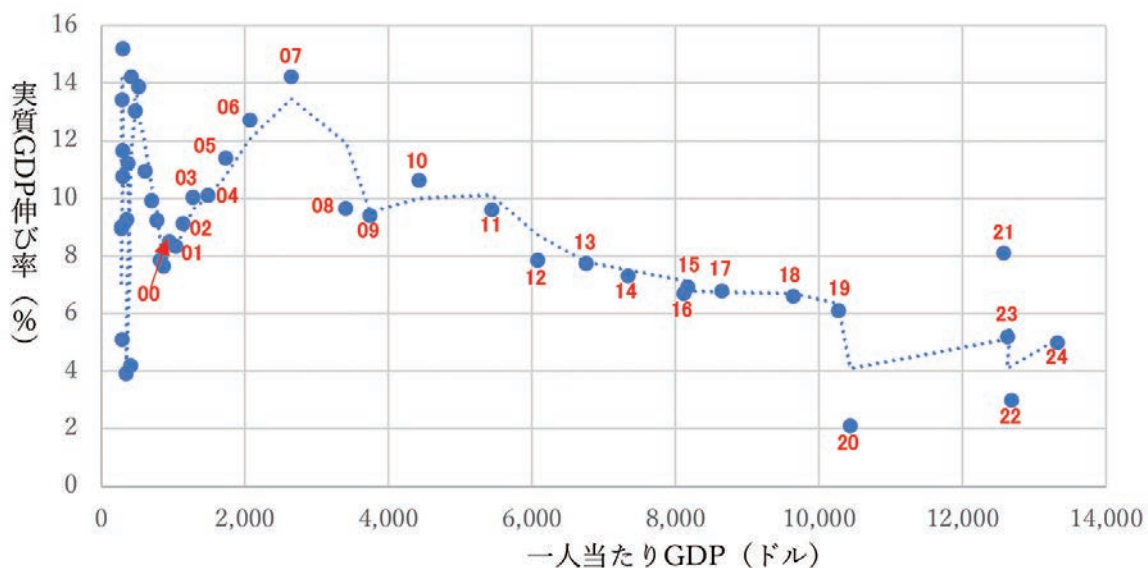
3. 中国経済の内実—中所得国のワナと流動性のワナ

習近平政権が発足してから政策面において犯した最大のミスは対外的に戦狼外交政策を実施することで実質的に門戸を閉ざしてしまった。それに国内において国有企業を優遇する反面、民営企業に対する締め付けを強化して、中国経済の急減速をもたらしている。

そもそも中国経済は1980年代経済の自由化を進めることで徐々に成長するようになった。中国経済が本格的にキャッチアップしたのは2001年世界貿易機関（WTO）に加盟したことがきっかけだった。中国政府は金融市場を含めてすべての市場を対外開放すると約束した。それを受けて、外国企業は大挙して中国に進出するようになった。

そのうえ、2008年の北京オリンピックと2010年

図 中国の実質GDP伸び率と一人当たりGDPの推移（1980-2024年）



資料: 中国国家统计局の統計による筆者作成
注: グラフ内の数字は西暦年(2桁)

の上海万博に関連するインフラ整備は中国経済の成長率を一気に押し上げ、ピークに達した。図に示したのは中国の実質GDP伸び率と一人当たりGDPの推移である。このプロセスのなかで、中国の豊富な労働力と外国資本とを組み合わせた開発モデルで中国経済の生産性（TFP）は大幅に改善された。理論的に生産性の低い産業分野（農業）から生産性の高い産業分野（工業とサービス業）に労働資源が再配分されることで労働生産性が上昇し、経済成長につながった。2010年、中国のドル建て名目GDPは日本を追い抜いて世界二位になった。

言い換えれば、改革・開放後、中国経済が成長を成し遂げたのは人口ボーナスと外国資本のお陰だった。しかし、1980年から中国政府は厳格な出産制限の「一人っ子政策」を実施した。常識的に考えれば、人口ボーナスがいずれオナス（負担）になることが簡単に分かるはずである。人口が減少すれば、少子高齢化が進み、経済成長が減速するだけでなく、社会不安が深刻化する心配もある。しかし、中国政府は遅々として出産制限の「一人っ子政策」を緩和しようとしなかった。これはまさに一党独裁の政治体制の硬直性によるものといえる。

もう一つの問題は開発の初期段階において農村の余剰労働力が都市部で出稼ぎして、アパレルなど労働集約型産業に従事することで経済が成長するようになった。しかし、時間が経つにつれ、一人当たりGDPは徐々に拡大し、中国は中所得国になっていった。中所得国からさらに高所得国になるには、産業構造を高度化させる必要がある。具体的に高付加価値のハイテク産業の発展を促す必要がある。

習近平政権になってから、「中国製造2025」プ

ログラムを実行した。その目的は中国を製造業の強国にすることである。しかし、このプログラムの実施はトランプ政権1.0を刺激してしまった。トランプ政権1.0は中国に対して厳しい経済制裁を実施し、高い制裁関税を発動した。結果的に「中国製造2025」プログラムがとん挫してしまった。それは表面的にはトランプ政権によって妨げられたが、ほんとうはトランプ政権の制裁がなくても、「中国製造2025」は成功しなかったと思われる。なぜならば、産業構造の高度化の主役は政府ではなくて、企業であるべきだからである。習近平政権が主導して一部の重点産業を育成しているが、ボトムアップ型の産業構造の高度化、すなわち、産業構造を全般的に底上げすることができない。これは「中国製造2025」プログラムの失敗をもたらした原因である。

結論的にいえば、産業構造高度化が思う通りに成功していないため、中国経済は中所得国のワナにはまってしまったとみられている。それよりも、コロナ禍が収束してから、中国経済がV字型回復すると期待されていたが、実際はL字型成長になっており、しかも、徐々に減速傾向が強まっている。根本的には、需要不足によって企業は設備投資を控えていることに加え、不動産バブルが崩壊したのも景気を下押ししている。中国政府は金融緩和と財政出動を中心とする景気刺激策を打ち出しているが、中央銀行はいくら金融緩和政策を実施しても、流動性が市中銀行から企業と個人に流れていかない。中国経済はすでにデフレに陥り、かつて日本が経験した貸し渋りと同じ症状になっている。

4. 中国経済成長を妨げる三重苦

ここで、中国経済成長を妨げる三重苦を考察し

ておこう。

習近平が共産党総書記に選出されたのは2012年秋だったが、実際に習近平政権が発足したのは2013年3月の全人代だった。当初、中国の政治指導者が若返りして、胡錦濤政権（2003-13年）で停滞していた経済改革が再び加速するだろうと期待されていた。2012年秋、習近平が総書記に選出されたときの演説で「市場メカニズムがさらに機能するように経済制度改革を加速する」と強調していた。

しかし、実際に習近平政権が発足してからの政策は経済制度改革の加速とは逆の方向へ突き進んでいった。一つは政府が経済統制を強化した。もう一つは国有企業を優遇し民営企業に対する締め付けを強めた。さらに、自力更生を強調し門戸を徐々に閉めるようになった。

ある意味では、習近平政権は経済減速を覚悟して経済統制を強化したのである。習近平は自らの権力基盤を強化するために、政敵を倒さないといけない。習近平政権が発足してからもっとも力を入れたのは反腐敗キャンペーンである。すべての腐敗幹部を追放しようとする、きりがないので、実際は政敵と思われる共産党幹部が相次いで追放されている。このことは人民から幅広い支持を集めている。

ただし、習近平にとって予想外の出来事が起きたのは、アメリカでトランプ政権が発足したことである。トランプ政権は中国のハイテク企業を厳しく制裁すると同時に、米中貿易不均衡を問題視して制裁関税を課した。それでも、習近平政権はトランプ政権の経済制裁に対して一步も譲らない姿勢を示した。これについて前述の通りである。

実は、習近平政権にとって最初の試練は2020年から始まったコロナ禍だった。3年間続いたコロ

ナ禍は中国経済を大きく押し下げた。実はコロナ禍は習近平政権の統治能力を試す出来事だったが、今から振り返れば、習近平政権はリスクを管理する能力が著しく不足している。なぜならば、習近平政権は必要以上に厳しい都市封鎖（ロックダウン政策）を実施し、自らが経済成長を止めてしまったからである。コロナ禍の3年間、約400万社の中小零細企業が倒産したといわれている。コロナ禍は中国経済成長を妨げる三重苦の筆頭である。

三重苦の二番目はコロナ禍のとき、中国の大手不動産デベロッパーのほとんどがデフォルト（債務不履行）を引き起こして不動産バブルが崩壊したことである。2025年8月、恒大集団の上場廃止が決まった。最初のデフォルトから5年経ってようやく上場廃止になった。これをみても分かるように、中国政府は大手不動産デベロッパーを救済しようとしたが、ここに来て断念したようだ。不動産不況の長期化は中国経済成長を妨げる二番目の原因である。

さらに、2025年1月トランプ政権2.0が発足して、米中対立が再燃したことも中国経済成長を妨げる新たなリスクになっている。米中関税協議はまだ最終的に合意に至っていないが、米中対立の再燃はグローバルサプライチェーンの中国離れを加速させている。

整理すると、習近平政権が予想もしなかった三重苦（コロナ禍、不動産不況の長期化とトランプ関税）によって中国経済は今後も減速する可能性が高い。

5. 習近平政権の間違った景気刺激策の影響

オーソドックスの経済理論では、景気が減速すると、金融緩和と財政出動を組み合わせると景気を

押し上げることが推奨される。具体的に金融緩和
といえば、利下げを実施して、企業が設備投資を
行いやすいようにする。財政出動は企業に対する
補助金もあれば、一般家庭に給付金を支給するこ
ともある。これらの政策の根本的な目的は有効需
要を高めることである。

中国経済の内実をみると、確かに内需不足に
なっているが、その原因は将来を見通せなくなっ
ている信用の危機である。中国国家統計局は2025
年1月17日に発表した2024年の経済成長率は政府
が掲げた目標と完全に一致する5%だった。普
通、市場経済では、経済成長目標と実績が完全
に一致することはほとんどない。具体的に経済成長
と密接に連動する鉄道貨物輸送量と政府の財政収
入と税収のそれぞれの伸び率をみると、同年、中
国鉄道貨物輸送量（トン）は前年比2.8%増だっ
たが、トン・キロは同-1.6%と減少した。政府
の財政収入は同1.3%増だったが、税収は-3.4%
だった。これでみても、2024年、実際の経済成長
率は5%を大きく下回ったと断言できる。

こうしたなかで、習近平政権の景気対策をみて
みると、問題はすぐに浮彫になる。

市場経済では、政府が経済活動に直接介入する
のは禁物である。とくに、中国のような中国特色
のある社会主義市場経済の国において政府が経済
活動に直接介入すると、たとえ景気をよくしよう
とする政策でも、景気がハードランディングする
可能性が高い。習近平政権が発足してから、中国
経済が減速するようになったのは政府が市場に介
入し、市場の見えざる手、すなわち、プライスメ
カニズムが機能しなくなり、資源配分の効率性が
悪くなったからである。

したがって、中国経済を再び成長軌道に戻す前
提はプライスメカニズムが機能する制度を再構築

することが重要である。習近平政権が発足してか
らの12年間、民営企業に対する締め付けが強化さ
れ、「国進民退」が急速に進んでいる。不動産バ
ブルが崩壊してから中国経済を支える柱、すなわ
ち、不動産開発と関連産業が挫折してしまった。
それに代わって、習近平政権は経済成長をけん引
する新たな産業として、新エネルギー車、電池、
太陽光パネルを三種の神器として指定し、政府は
関連の企業に巨額の財政補助金を支払っている。

問題は政府の補助金は必ずしも当該産業の育成
に役に立っていないことである。中国には独特な
ビジネスサイクルがある。ある産業技術（たとえ
ばEV車）が確立して、政府の産業育成対象に選
ばれると（具体的に国務院の5か年計画に書き込
まれること）、政府の財政補助金が支払われる。
その結果、雨後の筍のように新規参入が急増す
る。EV車メーカーの場合、2018年当時、中国に
400社あまりのEV車メーカーがあったといわれて
いる。その多くは車を作る技術を持っていないほ
かの産業からの新規参入である。典型例の一つは
2025年8月に株式が上場廃止処分となった大手不
動産デベロッパーの恒大集団である。

それから7、8年経って、中国のEV車メー
カーは40社ほどに減少した。それでも多すぎると
いえよう。EV車産業の特徴はスケールメリット
の大きい産業である。販売台数は100万台を超え
ないと存続が難しい。結局、多くのEV車メー
カーは技術力不足によって廃業となった。残りの
40社ほどEV車メーカーも熾烈な競争に晒されて
いる。目下の動きとして、補助金を獲得するため
に、不正行為まで働いている。そして、トップ
メーカーのBYDは後掲メーカーをノックアウト
するために、今年に入っていきなり34%の値下げ
を発表した。価格競争はトップメーカーが弱小

メーカーを振り落とすための奇策である。しかし、それによってBYD自身も深刻なダメージを受けているはずである。表に示したのは中国EVメーカーTop10の実績（2024年）である。多くのメーカーは売上伸び率が前年比数十パーセントから数百パーセントに達している。普通に考えれば、ありえないことである。

総括すると、本来ならば、目下の中国経済において需要不足が深刻化している。政府は景気対策を実施するとすれば、需要を喚起するために、低所得層の個人を助けないといけない。しかし、中国は民主主義の国ではなくて、選挙が行われていない。したがって、政府の景気対策は個人に傾けることはない。これでは、需要と供給がバランスしにくい。

6. 米中対立の行方と日中関係のあり方

そもそも米中対立は避けられなかったのだろうか。普通に考えれば、米中経済の補完性は依然として強いと思われる。米中貿易不均衡は確かに巨額といえるが、安い中国商品はアメリカのインフレ抑制にかなり役に立っているはずである。経済

学的に考えた場合、米中貿易摩擦についてそれほど強い蓋然性が考察されない。むしろ、半導体などの最先端な技術について中国企業に習得されると、アメリカにとって深刻な脅威になりうる。しかし、中国の半導体産業に対する規制と制裁を実施すればいいことで、全面的に貿易戦争に突入する必要はないと思われる。

では、なぜ米中は全面的に対立するようになったのだろうか。

一つは相互信頼関係が崩れたからである。もう一つは習近平政権が打ち出した強国復権の夢がトランプ政権を刺激したからである。とくに、習近平政権が発足してから「中国製造2025」プログラムが打ち出され、世界一の製造業強国を目指すとしている。トランプ大統領はアメリカを再び偉大な国にすると宣言した。両者は激しく対立するようになった。これは米中対立の発端といえる。

従来の江沢民政権や胡錦涛政権がアメリカ政府に言いがかりをいわれた場合、中国がアメリカにとって脅威にならないと極力説明する努力をしていた。しかし、習近平政権は中国の国力を過大評価して、対外的に柔軟な姿勢をみせない。逆に

表 中国EVメーカーTop10の実績（2024年）

	メーカー	販売台数	前年比伸び率
1	BYD	4,272,145	+41%
2	SAIC-GM-Wuling	745,276	+8.0%
3	Geely	862,933	+120.1%
4	Tesla	657,102	+7.6%
5	Li Auto	500,508	+33.2%
6	NIO	211,970	+38.7%
7	Xpeng	190,068	+34%
8	AITO	386,817	+290.1%
9	GAC Aion	374,884	-21.9%
10	Leaomotor	293,724	103.9%

資料: 各社発表による筆者作成

「戦狼外交」という硬直的な姿勢を見せて好戦的な態度を取っている。これは米中対立の激化をもたらしている。

ところで、これからの日中関係はどのようなのだろうか。

日中はかつての日中友好のような蜜月な関係に戻ることはないと思われる。中国人の反日感情が高まっているだけでなく、日本人の反中感情も高まっている。日中の間に横たわっているさまざまな問題がほとんど解決されていない。しかし、首脳対話もほとんどなされていない。したがって、これからの日中関係はかつてのような日中友好に戻るよりも、突発的な事象によって関係が急速に悪化するリスクをきちんと管理することが重要である。

一方、日中は互いに相手を必要とすることも事実である。日本企業にとって中国は依然巨大な市場である。中国にとって日本企業のハイテク技術を必要としている。日中双方とも協力する必要性を認めている。問題は互いの国民感情が著しく悪くなっているなか、どのようにして協力を進めていくかである。

日本社会の空気感をみると、反中感情が高まっているようにみえるが、政財界の責任者の多くは中国側との対話を望んでいる。それに対して、中国側の窓口の担当者と責任者はフランクな対話に応じてくれなくなった。原因は中国国内の言論統制にある。最近、参加した国際フォーラムで中国からのスピーカーは講演用レジュメとパワーポイントの資料すら提出しなくなった。彼らの立場の難しさを十分理解しているが、これでは、日中はフランクに対話できない。それは立場の違いの問題というよりも、自由に発言できない中国国内の言論統制が問題である。したがって、本質的には

日中関係の悪化というよりも、中国側担当者が置かれている立場が険悪になっているということである。しかも、こうした状況は当面続くものと思われる。

日本海側港湾の国際コンテナ物流

新潟県立大学北東アジア研究所 教授 新井 洋 史

1. はじめに

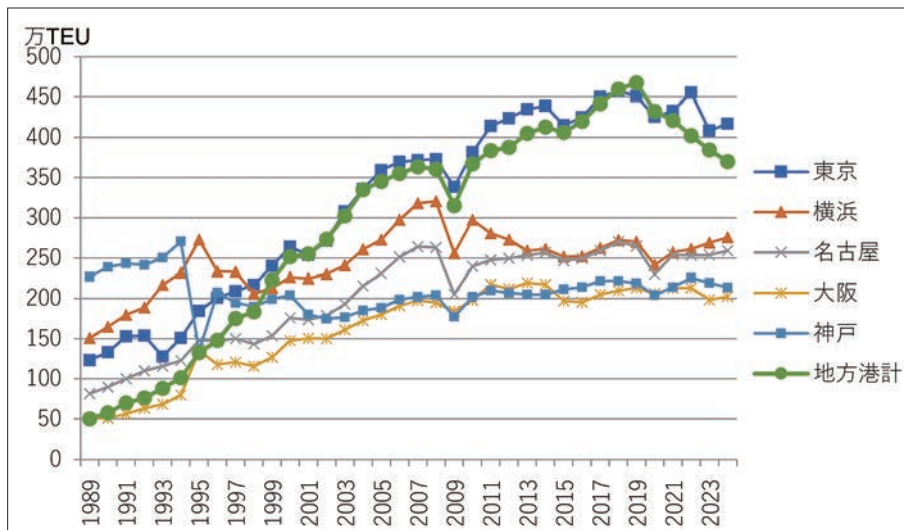
四方を海に囲まれた日本では、海運、なかんずく国際コンテナ物流は、対外貿易において極めて重要な役割を担っている。日本海側地域においても、各港湾は、それぞれが立地する地域の対外貿易や地域経済の発展に貢献することが期待されている。実際、日本海側の港湾は1990年代以降に国際コンテナ貨物取扱量を急速に拡大してきた。しかし、その絶対量は依然として小さく、近年は取扱量が頭打ち、減少傾向にある。本稿では、港湾別の統計データ等に基づき、過去から現在に至る日本海側港湾の国際コンテナ物流の特徴を審らかにしていきたい。

2. 我が国の港湾別国際コンテナ物流の概況

2024年現在、外貿定期コンテナ航路を持つ港湾は全国で59港ある。このうち、コンテナ貨物取扱量が上位の5港（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港）は、従来から「五大港」と称されてきた。また、東京港、横浜港は川崎港とともに「京浜港」として、大阪港と神戸港は「阪神港」として、それぞれ2011年に国際戦略港湾の指定を受けている。五大港以外の港湾は一般に地方港と呼びならわされている。

図1は、五大港各港と地方港全体の国際コンテナの取扱量の推移を示したものである。全地方港の2024年の合計取扱量（370万TEU¹）は1989年（50万TEU）の7.4倍で、過去35年の間に大幅に増加した。この間、五大港は2.2倍にしか増加し

図1 港湾別国際コンテナ貨物取扱量（実入り+空）



注：敦賀港、堺北港の2024年下半年期及び志布志港、川内港の2024年通期のデータは未報告のため反映されていない。

出所：港湾近代化促進協議会のデータに基づき筆者作成。

1 コンテナ量（個数）を示す単位で、Twenty-foot Equivalent Unitの略。様々なサイズのコテナを、長さ20フィートの国際標準コンテナに換算したものの。

ておらず、増加率の違いは歴然としている。ただし、五大港の中でも東京港とそれ以外の港湾では様相が異なる。東京港は、1990年代後半以降、地方港と軌を一にするように増加してきた。これに対して、他の4港は伸び率が小さく、2010年代以降はほぼ横ばいである。中でも、神戸港は1990年代前半までは日本で最大のコンテナ取扱港であったが、1995年の阪神淡路大震災の影響で取扱量を大きく減らしたのち、以前の取扱量に戻ることはなく、現在に至っている。

上述のように、地方港では過去35年間に大きく取扱量を増加させたが、それでも54港合計で東京港1港の取扱量を下回っている。また、取扱量のピークは2019年の467万TEUで、2024年にはその

ピーク時の取扱量から約2割程度減少している。

3. 日本海側港湾の定期コンテナ航路

日本海側で国際コンテナ航路がある港湾は、北海道の石狩湾新港から佐賀県の伊万里港まで計15港ある（図2）。2023年の15港のコンテナ取扱量²は178万TEUであったが、このうち博多港が半分弱の83万TEU、北九州港が全体の約4分の1にあたる42万TEUを占めている。これら2港は、地方港の中では群を抜いてコンテナ取扱量が多い港湾であり、一般的な地方港とは様相が異なるため、分けて考える必要がある。そこで、以下、本稿では北海道及び本州の日本海側に立地する12港を「日本海側港湾」と呼ぶこととする。

図2 日本海側港湾位置図



出所:筆者作成。

2 港湾統計による。

表1 日本海側港湾の国際定期コンテナ航路数（2024年12月時点）

	航路数	うち			
		日韓航路	日韓中航路	日中航路	日口航路
小樽	1	0	0	1	0
石狩湾新港	3	2	1	0	0
秋田	5	4	1	0	0
酒田	2	1	1	0	0
新潟	8	3	4	1	0
直江津	2	1	1	0	0
伏木富山	6	2	2	1	1
金沢	6	4	1	1	0
敦賀	2	2	0	0	0
舞鶴	3	3	0	0	0
境	5	3	2	0	0
浜田	1	1	0	0	0
12港計	15	8	5	1	1

出所：オーシャンコマース社「CD版 定期航路運航体制（2025年版）」のデータに基づき筆者作成。

2024年12月時点で、これら12港に寄港する国際定期コンテナ航路は全部で15航路あり、このうち日韓航路が8航路、日韓中航路が5航路、日中航路が1航路、日口航路が1航路である（表1）。全体として、寄港航路数が多いのは、新潟港、伏木富山港、金沢港の3港である。航路別に寄港数が多い港湾をみると、日韓航路は秋田港、金沢港がともに4航路、日韓中航路は新潟港が4航路となっている。日中航路は、1航路が小樽港、新潟港、伏木富山港、金沢港に寄港しており、日口航路が寄港するのは伏木富山港のみである。小樽港は日韓航路が寄港しない全国でも珍しい港湾である。金沢港以東の港湾では、日韓中航路または日中航路のいずれかが少なくとも1航路あるが、敦賀港以西では境港を除き中国向けの航路が存在していない。

表2は、全15航路の寄港ルートを示したものである。日韓航路の多く1隻の船が1週間で一回りする形態となっている。ただし、航路番号3は太平洋側港湾にも寄港するルートで3隻の船舶を投入して、3週間で本州を2周するという変則的な航路となっている。また、番号7の航路は北海道太平洋側にも足を延ばすため、2週間で1ローテ

ンションとして2隻を投入している。船舶の大きさは3航路が1000TEU級であるが、それ以外はより小さい船舶を利用している。日韓中航路の場合は、日本海側のみで完結する航路（番号9及び10）は2週間ローテーションで2隻を、本州を一周する航路（番号11、12及び13）は3週間ローテーションで3隻をそれぞれ投入している。船舶サイズはいずれも1000TEU級である。日中航路は1000TEU級の船舶を3隻投入して、3週間で日本海側港湾と中国との間を2往復する航路となっている。日口航路は400TEUという小型船舶1隻が2週間で本州を一周する形で、寄稿頻度は隔週となっている。

日韓航路は、全航路が釜山港（釜山新港を含む）に寄港する。日韓中航路では、全航路が釜山港（釜山新港を含む）に寄港するほか、一部の航路は韓国内で蔚山港、光陽港に寄港する。中国側では、天津新港、大連港、寧波港、上海港、青島港に寄港する。日中航路の中国側寄港地は、大連港、青島港、上海港である。日本海側港湾からの定期航路の寄港地の最南端は寧波港で、華南以南への航路は存在していない。

表2 日本海側港湾に寄港する国際定期コンテナ航路 (2024年12月時点)

航路	番号	ルート	投入船数 (積載量)
日韓	1	釜山(土/日) - 敦賀(月) - 金沢(火) - 舞鶴(水) - 境港(木) - 釜山(土/日)	1 (698TEU)
	2	釜山(日) - 釜山新港(日) - 新潟(水)[-3] - 富山新港(木)[-1] - 金沢(金)[-1] - 浜田(土)[0] - 釜山(日)[1]	2 (698TEU)
	3	釜山(月・火) - 清水(木) - 常陸那珂(金) - 鹿島(金) - 仙台(土) - 八戸(日) - 苫小牧(月) - 酒田(火) - 釜山新港(木) - 釜山(木/金) - 仙台(日) - 八戸(月) - 苫小牧(火) - 舞鶴(土) - 境港(日) - 釜山新港(月) - 釜山(月/火)	3 (1062TEU)
	4	釜山新港(日) - 直江津(火) - 秋田(水) - 新潟(木) - 釜山(土) - 釜山新港(日)	1 (不明)
	5	釜山(日) - 釜山新港(日) - 石狩湾新港(水) - 苫小牧(木) - 秋田(金) - 釜山(日)	1 (1006TEU)
	6	釜山(水・木) - 境港(金) - 金沢(土) - 敦賀(日) - 舞鶴(月) - 伊万里(火) - 釜山(水・木)	1 (342TEU)
	7	釜山(金) - 博多(土)[-10] - 金沢(月)[-8] - 釧路(水)[-6] - 室蘭(金)[-4] - 苫小牧(土)[-3] - 石狩湾新港(月)[-1] - 秋田(火)[0] - 釜山新港(木/金)[2] - 釜山(金)[3]	2 (1052TEU)
	8	釜山(木・金) - 新潟(日) - 秋田(月) - 富山新港(火) - 釜山(木・金)	1 (707TEU)
日韓中	9	釜山(水/木) - 新潟(土)[-2] - 富山新港(日)[-1] - 直江津(月)[0] - 蔚山(水)[2] - 釜山(水)[2] - 釜山新港(水/木)[2] - 新港(土/日)[5] - 大連(日/月)[6] - 釜山(水/木)	2 (1000TEU)
	10	(1)釜山(土) - 新潟(火)[2] - 富山新港(水)[1] - 金沢(木)[0] - 蔚山(土)[2] - 釜山(土)[2] - 光陽(日)[3] - 寧波(火/水)[5] - 上海(水/木)[6] - 釜山(土)	2 (1009TEU)
	11	釜山(火) - 新潟(木)[-7] - 秋田(土)[-5] - 苫小牧(日)[-4] - 八戸(月)[-3] - 仙台(水)[-1] - 常陸那珂(木)[0] - 釜山新港(日)[3] - 釜山(日/火)[3] - 蔚山(火/水)[5] - 光陽(水/木)[6] - 青島(金/土)[8] - 大連(日)[10] - 釜山(火)	3 (1019TEU)
	12	釜山(水/木) - 清水(日)[-6] - 小名浜(月)[-5] - 仙台(火)[-4] - 釜石(水)[-3] - 新潟(金)[-1] - 境港(土)[0] - 釜山(火・水)[3] - 蔚山(水)[4] - 光陽(水・木)[4] - 新港(土・日)[7] - 青島(月)[9] - 釜山(水・木)	3 (1029TEU)
	13	釜山(火・水) - 川崎(金)[-10] - 常陸那珂(土)[-9] - 仙台(日)[-8] - 苫小牧(火)[-6] - 石狩湾新港(木)[-4] - 酒田(土)[-2] - 境港(月)[0] - 釜山(火/水)[1] - 蔚山(水)[2] - 光陽(水/木)[2] - 上海(金/土)[4] - 寧波(日)[6] - 釜山(火/水)	3 (1000TEU)
日中	14	大連(火) - 青島(水) - 上海(金) - 富山新港(月) - 新潟(火) - 小樽(木) - 上海(月) - 金沢(木) - 新潟(金) - 大連(火)	3 (1091TEU)
日ロ	15	ウラジオストク(火・水) - 横浜(月)[-6] - 名古屋(火)[-5] - 神戸(水)[-4] - 釜山(金) - 富山新港(日)[0] - ウラジオストク(火・水)[2]	1 (400TEU)

注:番号は便宜的に附番したもの。積載量は投入船舶の平均。[]内の数字は[0]の港湾を起点とした日数で、出典データに記載があったもののみ記載。日ロ航路(番号15)は隔週寄港であるが、それ以外の14航路は毎週寄港する。

出所:オーシャンコマース社「CD版 定期航路運航体制(2025年版)」のデータに基づき筆者作成。

近年、国土交通省は国際戦略港湾へのコンテナ貨物集荷を促進している。そうした流れの中で、国内の地方港と国際戦略港湾を結ぶコンテナ航路(「国際フィーダー航路」と呼ぶ)の開設が進んでおり、またそうした動きに触発された内貿

フィーダー航路も開設されている。これらのうち、日本海側港湾に寄港する航路は表3の通りである。国土交通省³によれば、これらの寄港地のうち2024年のフィーダー貨物取扱量が最も多かったのは敦賀港で3,972TEUであった。

3 2025年8月29日付、国土交通省報道発表資料(9月2日修正反映)。全量を把握できていないため、参考値として公表されているもの。https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001907024.pdf(2025年9月19日最終アクセス。)

表3 日本海側港湾に寄港する国際フィーダー航路・内貿フィーダー航路

ルート	開設時期	積載量
神戸～敦賀～舞鶴～境港～神戸	2022年	402TEU
(神戸～)北九州～秋田～新潟～直江津～伏木富山～北九州(～神戸) ※神戸～北九州間は積替により輸送	2022年	670TEU
門司～博多～酒田～新潟～門司	2023年	200TEU

出所:各種資料より筆者作成。

4. 日本海側の国際コンテナ港湾における取扱量

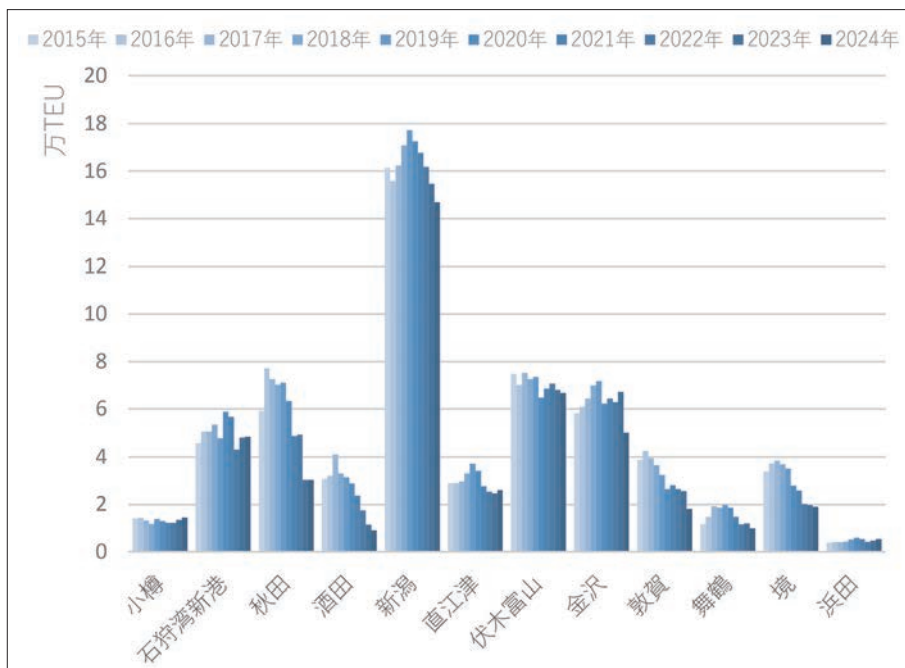
日本海側港湾の外貿コンテナ取扱量(空コンテナを含む)⁴は、1989年の2.3万TEUから38.2万TEUまで約17倍に増加しており、第2節で述べた五大港の増加率(2.2倍)はもとより地方港全体の増加率(7.4倍)をもはるかに上回っている。ただし、これは1989年時点の取扱量が非常に小さかったことの裏返しでもある。そこで、本節では、2015年以降10年間のコンテナ取扱量に注目する。

10年間を通して最も取扱量が多いのは新潟港

で、そのほか伏木富山港、金沢港の取扱量が多い(図3)。これら3港は第3節で述べた通り、航路数が相対的に多い港湾である。これら上位港も含め、日本海側港湾のほとんどで近年は取扱量が減少傾向にある。第2節で述べた通り、地方港全体での取扱量は2019年をピークに減少しており、日本海側の港湾も同様の傾向を示していると言える。例外は2024年に過去最大の取扱量を記録した小樽港である。

ここまでは貨物が入っている「実入りコンテナ」と入っていない「空コンテナ」の合計の数字

図3 日本海側港湾のコンテナ取扱量(実入り+空)(2015~2024年)



注:敦賀港の2024年データは上半期分のみ。
出所:港湾近代化促進協議会のデータに基づき筆者作成。

4 港湾近代化促進協議会のデータによる。

を確認してきた。港湾の作業量を把握する観点からすればこのデータを用いることが妥当であるが、港湾後背地の地域経済にとってより重要なのは「実入りコンテナ」である。そこで、各港の輸出入別の取扱量を表1に整理した。同表には、2015年～24年の10年間の期間増減率、並びにその間で取扱量がピークだった年及びその年から2024年までの増減率を示した。

12港全体では、輸出入ともこの10年間で減少したが、輸出の方が減少幅が大きく、約4分の3になってしまった。もともと、輸入超過の状態にあったが、10年間で輸出入量の差が大きくなり、一層アンバランスとなった。輸出量がピークだったのは2018年で、輸入がピークはその1年後の2019年であった。上述の通り、空コンテナを含めた全取扱量のピークは2019年であるが、実入りコ

表4 日本海側港湾の輸出入別コンテナ貨物の動向（実入りのみ）

	2015年	2024年	期間増減	ピーク年	ピーク値	対ピーク比
輸出						
小樽	635	302	-52.4%	2015	635	-52.4%
石狩湾新港	12,040	8,178	-32.1%	2017	14,972	-45.4%
秋田	19,565	14,343	-26.7%	2018	28,132	-49.0%
酒田	12,346	1,808	-85.4%	2017	17,853	-89.9%
新潟	43,283	34,598	-20.1%	2018	45,803	-24.5%
直江津	7,003	4,116	-41.2%	2016	7,229	-43.1%
伏木富山	22,821	20,061	-12.1%	2017	23,120	-13.2%
金沢	16,236	13,683	-15.7%	2018	19,677	-30.5%
敦賀	11,640	7,047	-39.5%	2015	11,640	-39.5%
舞鶴	3,471	5,458	57.2%	2023	7,467	-26.9%
境	11,660	10,697	-8.3%	2019	14,319	-25.3%
浜田	983	2,558	160.2%	2024	2,558	0.0%
12港計	161,683	118,957	-26.4%	2018	183,573	-35.2%
輸入						
小樽	7,188	7,264	1.1%	2024	7,264	0.0%
石狩湾新港	21,684	23,591	8.8%	2020	27,231	-13.4%
秋田	22,598	10,892	-51.8%	2016	26,221	-58.5%
酒田	9,682	4,501	-53.5%	2017	10,512	-57.2%
新潟	78,650	70,721	-10.1%	2019	88,567	-20.1%
直江津	13,558	14,662	8.1%	2019	17,848	-17.9%
伏木富山	32,110	29,835	-7.1%	2019	33,324	-10.5%
金沢	25,601	22,447	-12.3%	2019	32,392	-30.7%
敦賀	17,760	10,942	-38.4%	2016	19,301	-43.3%
舞鶴	5,149	3,524	-31.6%	2017	7,841	-55.1%
境	11,803	6,010	-49.1%	2017	12,650	-52.5%
浜田	1,729	2,131	23.3%	2020	2,205	-3.4%
12港計	247,512	204,124	-17.5%	2019	271,499	-24.8%

注：「対ピーク比」はピーク年の取扱量に対する2024年の取扱量の増減率。敦賀港は2024年データの代わりに2023年データを用いて増減率を計算。

出所：港湾近代化促進協議会のデータに基づき筆者作成。

ンテナのみに限ると輸出入合計でのピークは2018年だった。ピーク年からの減少率は輸出の方が大きく、3分の2以下になっている。

より詳細に個別港湾の状況を確認すると、まず輸出では舞鶴港と浜田港がこの10年間で取扱量を増加させた。浜田港は、取扱量自体はあまり多くないが、増勢傾向を維持しており、直近の2024年がピーク年となっている。これに対して、大きく減少したのは酒田港で、ピーク時の1割程度の水準まで落ち込んでいる。12港のうち9港が2018年以前にピークに達した。

次に輸入では、この10年間で取扱量が増加した港湾は、浜田港、石狩湾新港、直江津港、小樽港の4港ある。他方、減少率が大きかったのは、酒田港、秋田港でいずれも半分以下に減少した。ピーク時と比べて半減以下となったのは、これら2港に加え、舞鶴港、境港であった。輸出の場合

と異なり、2018年までにピークに達した港湾は5港のみであり、2019年がピークだった港湾が4港、2020年以降が3港となっている。

輸出入バランスを確認すると、2024年時点で輸出超過となっているのは舞鶴港、境港、秋田港の3港のみである。これらの港湾はいずれも2015年時点では輸入超過の状態だった。舞鶴港は、この10年間で輸出貨物増と輸入貨物減が進んだことで輸出超過に転じたが、他の2港は輸出減を上回る輸入減が進んだことで輸出超過に転じた。逆に輸出超過の状態から輸入超過に転じたのは酒田港である。その他の港湾では、基本的に輸入超過の構造が維持されている。

5. 日本海側港湾のコンテナ貨物の仕向国、仕出国

第3節で示した通り、日本海側港湾の定期国際

表5 日本海側港湾のコンテナ貨物の仕向国、仕出国 (2023年、TEU)

港湾	輸出仕向国				輸入仕出国			
	韓国	中国	その他	輸出計	韓国	中国	その他	輸入計
小樽	0	258	0	258	0	6,793	0	6,793
石狩湾新港	8,559	0	0	8,559	23,182	0	0	23,182
秋田	15,628	39	0	15,667	7,292	316	0	7,608
酒田	2,417	1,258	0	3,675	4,655	967	0	5,622
新潟	31,678	4,320	1,208	37,206	38,367	31,555	156	70,078
直江津	3,608	116	4	3,728	11,727	2,640	0	14,367
伏木富山	12,995	7,178	489	20,662	11,520	14,826	1,826	28,172
金沢	16,987	2,561	0	19,548	20,239	8,542	0	28,781
敦賀	7,047	0	0	7,047	13,219	0	0	13,219
舞鶴	7,467	0	0	7,467	3,222	0	0	3,222
境	11,020	0	0	11,020	6,469	0	0	6,469
浜田	1,820	0	0	1,820	1,850	0	0	1,850
12港計	119,226	15,730	1,701	136,657	141,742	65,639	1,982	209,363

注：定期コンテナ航路就航船以外の船舶による輸送も含まれる。境港の韓国の欄の数値には日韓中航路で輸送された中国発着貨物も含まれていると思われる。

出所：港湾統計に基づき筆者作成。

コンテナ航路の行先は（伏木富山港のロシア航路を除き）韓国、中国に限定される。したがって、各港を発着するコンテナ貨物の仕向国、仕出国も基本的にはこれらの2国に限られている（表5）。12港のうち、韓国・中国のいずれとの間にも航路が存在する秋田港、酒田港、新潟港、直江津港、伏木富山港及び金沢港⁵に着目すると、韓国発着貨物が中国発着貨物より多い傾向がみられる。これら6港全体で、輸出では約8割が韓国向けであり、輸入では約6割が韓国発である。典型的なのは秋田港で、秋田港は輸出入とも9割以上が韓国発着貨物である。他方、相対的に中国発着貨物が多いのは伏木富山港で、輸入では中国発貨物が半分以上を占め、輸出でも中国向けが3分の1以上を占めている。また、酒田港でも中国向け輸出が3分の1を超えている。

実は、韓国発着貨物が多いことは、韓国との貿

易取引が多いことを意味しない。広く知られているように、韓国・釜山港は世界有数のコンテナハブ港の一つであり、日韓航路で輸送されるコンテナ貨物の約9割は釜山港で積換えられている（新井・チェ 2025）。日本海側港湾発着貨物も例外ではなく、釜山港を仕向港・仕出港とするコンテナ貨物の9割弱は同港で積替えられている（表6）。ただし、個別港湾ごとに状況は若干異なっており、例えば直江津港及び敦賀港からの輸出貨物に占める積替貨物の比率は7割程度で相対的に低い値となっている。

釜山港着発貨物の最終船卸地、最初船積地の分布を見ると、「中国、台湾」、「東南・南アジア、オセアニア」が輸出入いずれにおいても3分の1強ずつを占めている（図4）。「北米西岸」や「欧州」方面の貨物は相対的に少なく、これらの貨物は京浜港や阪神港を利用して輸送されているもの

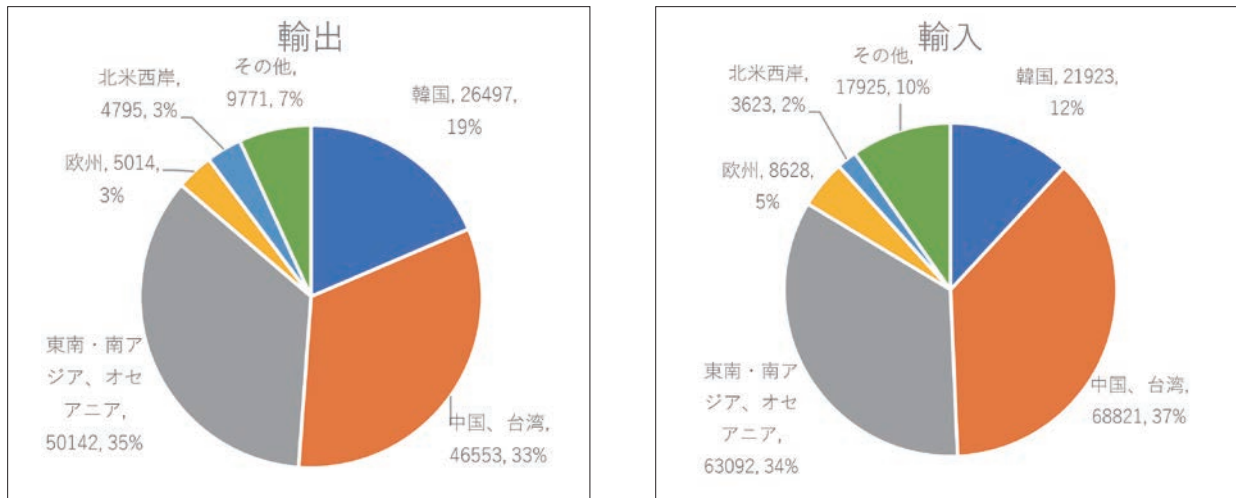
表6 日本海側港湾のコンテナ貨物の釜山港での積替状況（2023年11月、トン）

港湾	輸出貨物				輸入貨物			
	合計	直航	積替	積替率	合計	直航	積替	積替率
石狩湾新港	9,111	840	8,271	90.8%	7,887	1,911	5,976	75.8%
秋田	14,435	867	13,568	94.0%	6,870	832	6,038	87.9%
酒田	3,032	285	2,747	90.6%	5,649	598	5,051	89.4%
新潟	40,899	7,132	33,767	82.6%	54,450	4,719	49,731	91.3%
直江津	5,005	1,484	3,521	70.3%	21,279	1,089	20,190	94.9%
伏木富山	3,798	469	3,329	87.7%	19,818	1,669	18,149	91.6%
金沢	27,058	2,441	24,617	91.0%	31,003	3,321	27,682	89.3%
敦賀	12,207	3,472	8,735	71.6%	22,908	3,993	18,915	82.6%
舞鶴	12,724	570	12,154	95.5%	4,801	546	4,255	88.6%
境	11,854	526	11,328	95.6%	6,631	995	5,636	85.0%
浜田	2,649	641	2,008	75.8%	2,716	578	2,138	78.7%
11港計	142,772	18,727	124,045	86.9%	184,012	20,251	163,761	89.0%

注：小樽港は釜山港に寄港する航路がないため除外。
出所：全国コンテナ貨物流動調査に基づき筆者作成。

5 境港にも日韓中航路が就航しているが、統計上、中国発着貨物が明示されていないので、ここでは同港を除外。

図4 釜山港着発貨物の最終船卸地・最初船積地 (2023年11月、トン)



注:「韓国」には、釜山港直航貨物のほか、釜山港で積替えた同港以外の韓国港湾着発貨物を含む。
出所:全国コンテナ貨物流動調査に基づき筆者作成。

と推測される。

6. おわりに

過去35年の長期的スパンでは、日本海側の港湾の国際コンテナ取扱量は全国平均を大きく上回る増加を遂げた。しかしながら、増勢は2019年をピークに減少傾向に転じた。輸出入別では、輸入のピークが2019年であり、これは翌2020年に拡大した新型コロナウイルスパンデミックの影響を強く受けたものと考えられる。これに対して輸出のピークはその1年以上前となっている港湾が多く、輸出貨物の減少傾向の背景にパンデミック以外の要因が存在していることが示唆される。

小樽港を除く日本海側港湾は定期コンテナ航路で釜山港と結ばれている。釜山港着発貨物の9割弱は、同港での積替貨物である。これらの貨物の約3分の2は、韓国以外のアジア及びオセアニア方面の貨物となっている。日本海側港湾は各後背地の貿易活動のうち、欧州や北米などとの間の貿易よりも、アジア、オセアニア方面との貿易において相対的に大きな役割を果たしている。

参考文献

新井 洋史, チェ ナヨンファン, 日本発着コンテナ貨物の釜山港における積替量の動向. ERINA report. (6):2025.3, p.58-66. <https://www.unii.ac.jp/erina-unp/wp-content/uploads/sites/5/2025/05/ERINAREPORT6-7-1.pdf>

中国における福井県の観光PRおよび県産食品の 販路開拓などの県内企業支援について

福井県上海事務所 所長 上坂 享平

■福井県の観光PR

2024年3月に北陸新幹線福井・敦賀が開業し、関東エリアからのアクセスが良くなったことやメディアへの露出増加等により、福井県を訪れる観光客は大きく増加しました。2024年の観光客入込数、観光消費額はいずれも過去最高を記録しています。新幹線駅周辺の再開発や大規模投資が続き、開業から2年目を迎えた現在も各地でにぎわいを見せており、海外からの観光客についても以前より様々な観光地で見かけることが増え、外国人宿泊者数の大幅な増加が期待されています。

中国では距離が近いこと、物価が安く安全であることなどにより、海外旅行先として日本の人気は続いています。2025年上半期（1～6月累計）の訪日中国人観光客は471万人で、このままで行けば年間で最高であった2019年の959万人に届きそうな勢いです。このような中、旅行先として福井県を選んでいただくため、福井県上海事務所（以下、県事務所）では様々な場で福井県のPRを行っています。

福井県と言えば恐竜ですが、県事務所では同じく恐竜博物館を有する長崎県、熊本県と合同で、中国の親子連れ向けに各県の恐竜博物館や観光情報をPRするイベントを開催しました。募集枠を大幅に超える応募があり、中国の方にも恐竜コンテンツの人気ぶりを伺うことが出来ました。参加した親子連れからもぜひ日本に行き、それぞれの博物館を回りたいという声が聞かれました。

このほかにも、本県へのインバウンドを推進するため、中国各地で開催される国際旅行博覧会への出展や、中国の旅行会社を訪問しての本県の魅力やモデルコースの紹介、小松空港や観光バスを利用する際の助成制度の説明などを実施し、旅行商品の造成に向けた営業を行っています。

近年中国では「小紅書」というSNSを用いて各地の観光情報を収集し、旅行先を決める方が増えており、日本の各自治体も導入し始めています。当事務所においても、小紅書の活用を含めた情報発信力をさらに高める施策を検討していきたいと考えています。

■県産食品の販路開拓について

中国は我が国の農林水産物の主要な輸出先の一つです。2025年上半期の輸出統計によると、前年比+15%増の902億円にのぼり、国・地域別ではアメリカに続き第2位となっています。2023年の処理水放出から、日本を原産地とする水産品の輸入を停止してきましたが、今年6月に中国税務当局が輸入を一部再開することを発表しました（ただし、福島県、群馬県、栃木県、茨城県、宮城県、新潟県、長野県、埼玉県、東京都、千葉県を除く）。このほかにも、中国は日本産牛肉を2001年から輸入停止していましたが、二十数年ぶりの再開に向けた具体的な協議が進められることになっており、これらを契機に日本食品全体の取引が一層拡大していくことが見込まれています。

現在、本県からは酒類・菓子類を中心に中国へ輸出されています。県事務所では、友好提携を締結している浙江省で開催されている物産展に、事業者らと共同で出展するなど県産品の販路拡大に向けた取り組みを行っています。

どの国の市場でも同じですが、他の日本産品のほか様々な国・地域からの輸入品に加え、中国産食品の品質も向上しており、激しい競争があります。市場を知りその国・地域に応じた商品開発や営業PRを行っていく必要があります。県事務所では少しでも多くの県産食品の輸出や消費拡大に繋がるよう引き続き尽力してまいります。

■最後に

県事務所では県内企業の皆様をサポートするため様々な支援メニューをご用意しています。

支援メニュー一覧

- ・法人設立や運営等の相談に対応する貿易促進マネージャー
- ・マッチングや商談、視察アテンドを行うビジネスコーディネーター
- ・中国法令に関する法律相談
- ・商談・取引先、調達先の企業信用調査
(1企業様あたり年間2回まで)
- ・調査会社のデータベースによる仕入れ先企業リストアップ
- ・レンタルデスク、会議室 など

今年に入ってから、取引先のリストアップや経験豊かなビジネスコーディネーターによる商談アテンドなどを利用し、日本内外での販売代理店契約を行うに至った県内企業もございます。

また、県事務所の支援メニューのほかにも、本県経済界と浙江省が設置した「浙江省福井県経済交流促進機構（以下、機構）」という浙江省と福井県の経済交流を支援する機関と連携したサポー

トも行っています。今年8月に実施された「浙江日本企業ビジネスマッチング交流会」では、参加した様々な業種の日系企業16社のニーズに対し、60社を超える中国企業との商談が設けられました。電気設備の調達のため県内から参加した企業は、機構事務局の手配により浙江省の企業本社に訪問し、実際の製品や会社の社風を見ながら商談を行うことができ、引き続き取引条件の詳細等を詰めていくこととなりました。

これらのように、福井県上海事務所では、県内企業の皆さまのご支援を行うべく、中国全土および香港、台湾における販路開拓・拡大、海外拠点の設置に関する様々なサポートを行っております。中国圏におけるビジネスをお考えの際はお気軽にお問い合わせください。

以上

■中国における販路拡大等に関するお問合せ

福井県上海事務所

(ふくい上海ビジネスサポートセンター)

中国上海市延安西路2201号

上海国際貿易中心2階212室

TEL：+86-21-62953322

E-mail：fukuiken@fukui-sh.com

※参考資料（出所）

- ・訪日外客統計 | JNTO（日本政府観光局）
- ・「2025年1-6月（上半期）の農林水産物・食品の輸出実績」について：農林水産省
- ・中国、日本産水産物の輸入を一部再開（中国、日本） | ビジネス短信 —ジェットロの海外ニュース - ジェトロ
- ・日本政府“中国の日本産牛肉輸入再開に必要な協定が発効” | NHK | 日中関係

【参考画像】



2025年6月開催：恐竜PRイベント



2025年9月開催：国際旅行博覧会



2024年11月開催：物産イベント



2025年8月開催：ビジネスマッチング

インドネシア新政府系投資ファンド「ダナンタラ」

北陸銀行シンガポール駐在員事務所 相川 裕 亮

1. はじめに

2024年10月にプラボウォ・スビアント氏がインドネシア共和国第8代大統領として就任しました。主要政策として給食の無償化をはじめとした弱者救済を掲げておりますが、その他の新規政策の一つとして2025年2月24日に発表された新たな政府投資系ファンド「ダナンタラ¹」があります。

2025年7月には日本の国際協力銀行が業務協力に関する覚書を交わしており、その注目はますます高まっているように見受けられます。

複数の現地報道によりますとダナンタラはシンガポール政府系投資会社である「テマセク・ホールディングス」をモデルにしているとされています。シンガポール国営投資会社であるテマセクはシンガポール航空やシンガポール大手銀行のDBSなどシンガポールの主要企業の株式を保有し、その配当を原資に国内外の幅広い産業に投資することでシンガポールの成長を大きく支えてきました（参照：下図1、2）。

ダナンタラにおいてもインドネシア国営企業の

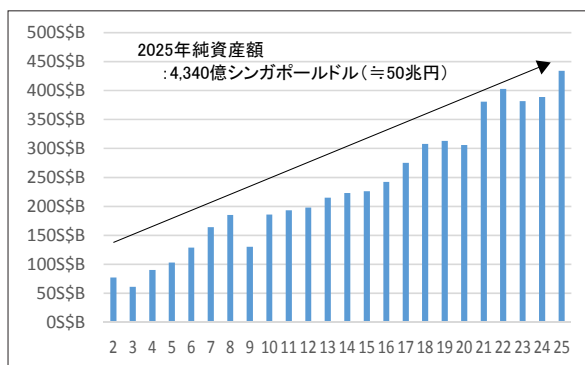


図1 テマセクの純資産価値推移

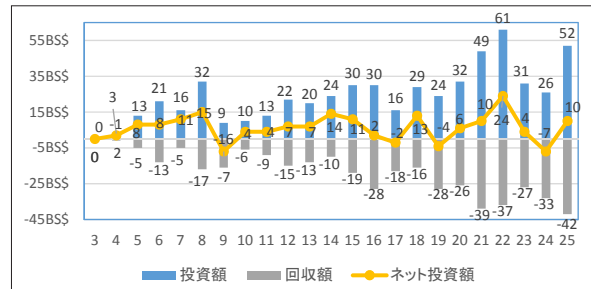


図2 テマセクの投資額の推移

配当を原資に、様々な国家プロジェクトや国内産業の高度化への投資が見込まれております。

2. ダナンタラ役割

2025年2月にインドネシアでは改正国営企業法が施行され、ダナンタラが設立されることとなりました。今後、国営企業の規制や将来の在り方に大きな転機が訪れることになると考えられます。

ダナンタラ設立には以下のようなインドネシアの課題が背景にあると言われております。

① 経済成長率の向上

プラボウォ政権は、8%の経済成長率を目標としており、これは前政権の4%を大きく上回る水準で新たな投資メカニズムが必要とされた。

② インフラ整備の資金不足

インフラ整備の必要性が高まる一方で政府予算だけでは十分な資金確保が難しく、更なる資金源の拡充が必要とされた。

③ 固有企業の効率的な資産運用

多くの資産を持つ国有企業の資産管理一元化し、運用効率化やガバナンス強化を図ることで経済成長に寄与すること。

1 正式名称は「ダヤ・アナガタ・ヌサンタラ」でそれぞれ順に「エネルギー」、「未来」、「インドネシア統一国家」を指し、インドネシアの力強さと将来の可能性を表している。

ダナンタラは「ソブリン・ウェルス・ファンド (=国家が政府の公的資金を運用する目的で設立した投資ファンド)」「開発投資」「資産運用」という3つの柱があり、国家予算外の国営企業やその他の資産のマネジメント、最適化を行うことが目的とされております。

プラボウォ大統領は予算効率化により200億米ドル以上の資金を確保し、ダナンタラに配分しております。

最初の段階ではインドネシアの大手銀行やエネルギー関連企業等7つの国営企業の管理を引き継ぐ計画で、これによってダナンタラの総資産ポートフォリオは約9,000億米ドルに達し、世界最大級のソブリン・ウェルス・ファンドとなる見込みです。

3. ダナンタラの投資について

(1) INAとの違い

インドネシアには既に別の政府系ファンドであるINA (Indonesia Investment Authority) がありますが、INAは一般投資に焦点を当てていることに対し、ダナンタラは国営企業の経営と投資に焦点が当たっていることが大きな違いと言えます。(参照：図3)

(2) 課題

一部のエコノミストからは「財政赤字が拡大する中でのファンド創設は時期尚早」との意見や過去の国営企業投資の失敗例の指摘から懸念が表明されております。

また、透明性と効果的なガバナンス確保のためダナンタラは上場企業に類似した構造で運営されることとなり著名な国際顧問を招聘しておりますが、ダナンタラの経営層が閣僚や政治家であることから、投資対象が偏ったものとなるとの見方やファンド運営のガバナンスの在り方や透明

性について懸念する声もあがっております。

図3

	ダナンタラ	INA
目的	・商業面および開発面の両方で国家経済に影響を与える戦略的投資 ・国営企業管理と収益性向上	・海外投資家の戦略的パートナーとして活動し、投資誘致を促進すること。
海外投資家	・柔軟	・必須
重点	・経済的影響 ・商業的収益	・収益最大化
資金源	・国営企業からの配当 ・内部収益の再投資	・国および投資家の拠出金
監督	・下院、会計監査員、大臣	・監督委員会の管轄下にあるが大臣、議員の影響は受けず
主要セクター	右記に加えて ・重要鉱物製錬事業 ・AI開発 ・石油精製 等	・再生可能エネルギー ・先端製造業 ・原料加工、付加価値化 ・食料生産

4. おわりに

インドネシアに限らず政府ファンドを設立し、経済を主導しようとする動きはこれまでも東南アジアにおいて見られてきました。シンガポールのテマセックのように成功を取めたところもあれば、マレーシアの1MDBのように汚職が問題となってしまった例もあります。

インドネシアは東南アジア諸国では最大の人口を誇り、ASEANでも大きく経済成長が期待される国です。弱者救済を柱としてスタートしたプラボウォ政権ですが、2025年8月には国会議員の高額手当をめぐる問題を発端に低所得者を中心とするデモが過激化する等の問題も起きており、今後経済成長の柱としてダナンタラを成功に導けるか手腕が注目されるところです。

北陸企業で活躍する留学生OB紹介

你好! (こんにちは)

■プロフィール

名 前：黄 河舟 (コウ カシユウ)
 母 国：中国
 来日した年：2017年9月
 留 学 期 間：2017年9月～2019年9月
 留 学 先 大 学：富山国際大学
 専 攻：環境デザイン専攻
 母国での専攻：日本語
 勤 務 先：北陸コカ・コーラボトリング株式会社
 配 属 先：SCMファイナンス課
 勤 続 年 数：5年3カ月



①なぜ、留学先に日本・北陸地域の大学を選んだのですか？

高校を卒業した後、家族と一緒に日本へ旅行したことがきっかけです。その時に、日本の清潔な環境に感動し、日本語に興味を持ちました。

その後、中国の大学で日本語を専攻し、在学中に富山国際大学との交換留学プログラムに参加する機会がありました。

そのご縁で、富山国際大学へ留学することになりました。

②なぜ、就職先に日本・北陸地域の企業を選んだのですか？

富山国際大学に留学していた際、地元の企業でアルバイトを経験しました。

その職場では日本人の方々がとても親切に接してくださり、「日本で働きたいな」と強く感じるよ

うになりました。

また、富山の自然や生活環境にも魅力を感じ、暮らしやすさに惹かれて、富山での就職を決意しました。お米も美味しく、自然も美しく、本当に快適に暮らせています。今後も富山で働き続けたいと思っています。

③現在の就職先は、どのようにして見つけたのですか？ また、この企業に就職を決めた理由は何ですか？

現在の就職先は、大学4年生の時にキャリアセンター（大学などに設置されている学生のキャリア形成や就職活動をサポートする専門部署）の先生から紹介していただきました。

世界的に有名な「コカ・コーラ」のブランド力に惹かれたこと、また中国の家族にも安心してもらえる企業であることが、就職を決めた大きな理由です。

さらに、自分自身もコカ・コーラ社の製品が好きなので志望しました。

④就職活動に際して、大学からどのような（留学生向けの特別な）支援がありましたか？ また、どのような支援があればよいと思いますか？

大学からは、就職面接に関するアドバイスや、履歴書の添削などの支援を受けました。キャリア支援の先生が非常に丁寧に指導してくださり、日本語の表現や挨拶の仕方、面接時の服装まで、細かく教えていただきました。とても感謝しています。

今後さらに、留学生に対して文法や日本語の読み書きに関する指導の機会を大学側が設けることで、より良い支援になると思います。

⑤職場では具体的には、どのような仕事をされていますか？ 仕事には慣れましたか？ 仕事での苦労はありますか？

現在は、物流関係の部署で、商品の出荷準備や請求書の処理手続きなどを担当しています。今年の1月から配属されたばかりですが、先輩方のサポートもあり、仕事にもだいたい慣れてきました。

最初は言葉の壁でうまく意思疎通ができない場面もありましたが、伝え方を工夫したり、わからない言葉をその場で調べたりして、徐々に乗り越えてきました。コミュニケーションの大切さを改めて感じています。

⑥大学で習得した専門知識や能力は活かされていますか？ また、今後、どのようなキャリアを形成していきたいですか？

大学で学んだ日本語はもちろん、WordやExcelといった基本的なパソコンスキルも、現在の仕事

に大いに役立っています。

今後は、さらに自分の業務範囲を広げつつ、専門的な知識を深めながら、一層成長してまいりたいと考えております。

⑦北陸（富山県）での暮らしはどうか？ また、休日はどのように過ごされていますか？

現在は富山県に住んでいます。自然が豊かで空気もきれい、買い物もしやすく、とても住みやすいと感じています。

休日は、買い物をしたり、公園を散歩したり、図書館で読書をするなど、ゆったりと過ごしています。

⑧日本・北陸地域で働いていく上で、困ったことがありましたら教えてください。

交通の面で不便さを感じる場合があります。

私の出身地である中国・蘇州は交通インフラが非常に発達しており、料金も安いのですが、北陸エリアは公共交通機関が少なく、車がないと不便に感じました。現在は車があるので問題ありませんが、車がなかった学生時代は特に不便でした。

⑨留学生に北陸企業へ就職してもらうには、どうすればよいと思いますか？

まず、北陸企業の魅力を留学生にもっと広く知ってもらうことが大切だと思います。そのためには、母国語での情報発信や、留学生向けの企業説明会・インターンシップが効果的だと思います。

また、大学と企業の間立つ「架け橋」のような役割を持つ支援制度が充実すれば、より多くの留学生が安心して北陸で就職できるようになると考えます。

⑩今後の北陸地域発展のためには、どのようなことを行なっていけばよいと思いますか？

北陸には、自然、文化、食べ物など、たくさんの魅力があります。

しかし、その魅力が若者や海外の方に十分伝わっていないように感じます。もっとSNSや多言語での情報発信を行い、海外の若者にも北陸の魅力を伝えていくことが、地域の活性化につながると思います。

⑪北陸企業への就職を希望する後輩へアドバイスをお願いします。

北陸で就職を目指す場合は、まず大学のキャリアセンターやゼミの先生に相談することをおすすめします。

また、留学生向けの就職支援イベントもありますので、積極的に参加してみてください。文化や考え方の違いで戸惑うこともあるかもしれませんが、わからないことは一人で悩まず、いろいろな人に相談することが大切です。

私も多くの方々の支えで現在の就職を実現することができました。本当に感謝しています。

⑫将来の夢を教えてください。

将来は、今の職場でさらにスキルを磨き、プロフェッショナルとして成長していきたいです。毎日、向上心を持ち続けながら、自分の可能性を広げていきたいと思っています。

.....
(以下は企業さま向け質問)

所属：コーポレートプランニング統括部
人財開発課 課長

お名前： 國分 郁代

⑬企業さまの求める人物像、留学生採用方針、育成方針について教えてください。

(人物像)

目的意識を持ち、あるべき姿に向かって成長し続ける姿勢、自分の軸を持ちどんな環境でもブレずに行動できる力、そして地域とともに成長し社会に貢献する意識を持つこと。この3点を大切に、主体的に学び挑戦し続ける人材を当社は求めています。

(採用方針)

当社では主体性・挑戦意欲・目的意識・成長意欲を持つ人材を求めています。面接は単なる選考ではなく、応募者との対話を通じて企業理解を深め、志望度を高める場としても位置付けています。

(育成方針)

私たちは「人が企業の未来をつくる」という信念のもと、社員一人ひとりの成長を支援しています。専門性と人間力の両輪を育み、挑戦と学びの機会を通じて、社会に貢献できる人材を育成します。

⑭働いている方のキャリアビジョン（将来の理想像、理想の働き方や生き方など）について、どのようにお考えですか？

社員一人ひとりが自分らしい働き方や生き方を描き、主体的にキャリアを築けることが重要だと考えています。対話と学びの機会を通じて、理想の将来像の実現を継続的に支援しています。

⑮留学生を採用するに際して、どのような
ご苦労がありましたか？

留学生の卒業時期や就職希望のタイミングが日本人学生と異なるため、企業側としては柔軟な採用スケジュールの設計が求められました。

⑯留学生は会社にとってどのような存在で
すか？ また、留学生にどのようなこと
を期待されておられますか？

留学生は、多様性と新しい視点をもたらす貴重な存在です。異なる文化や価値観を持つ留学生に加わっていただくことで、社内の視野が広がり、業務改善や新たなアイデアが創出されることを期待しています。

⑰上司としてのお立場から、ご本人の活躍
振りやご本人に期待している内容を一言
お願いします。

黄さんは、持ち前の行動力とハングリー精神で常に学びを追求し、成長を続けています。新しい視点や価値観をもたらしてくれる存在であり、チームにとって良い刺激となっています。今後も多くのことを学び、追求し、さらに広い分野での活躍を期待しています。

⑱企業概要

会社名：北陸コカ・コーラボトリング株式会社

本社所在地：富山県高岡市内島3550

資本金：1億円

代表者：代表取締役会長 稲垣 晴彦

代表取締役 社長執行役員 井辻 秀剛

代表取締役 専務執行役員 松波 広之

設立日：1962年6月5日

事業概要：清涼飲料の販売（販売地域：富山県・石川県・福井県・長野県）など



えーじえっく日誌、今後の予定

● えーじえっく日誌 ●

2025年8月20日～10月20日

			内 容	開催場所
8月20日	Warm TOPIC (ウォーム・トピック) Vol.185発行		情報発信	—
8月26日	第21回 北陸 (日本)・韓国経済交流会議		国際交流	金沢
9月28日~10月5日	ベトナムビジネス環境調査		調査研究	ベトナム

● 今後の予定 ●

2025年10月20日現在

			内 容	開催場所
10月20日	Warm TOPIC (ウォーム・トピック) Vol.186発行		情報発信	—
10月23日	北陸企業留学生採用事例報告会及び留学生との交流会		組織運営	金沢
12月9日	北陸AJEC 第75回企画部会		組織運営	金沢

○ 事務局からのお知らせ

- ・ ホームページの「ヘッドラインコーナー」では、新聞の地方紙および全国紙等の情報媒体から、対岸諸国との経済交流に関する記事のタイトルを、国別（ロシア、中国、韓国・北朝鮮、台湾、その他）、時系列別に整理して掲載しております。
- ・ なお、同コーナーは、パスワード管理をしております。パスワードについては既に会員の皆様にはご連絡済みですが、不明な場合は北陸AJEC事務局までお問合せ願います。
- ・ また、同コーナーへのご意見・ご感想をお待ちしております。
《ホームページ・アドレス》 URL： <https://www.hokkeiren.gr.jp/ajec>

ウォームトピック Vol.186

発行日 2025年10月20日
発行者 北陸環日本海経済交流促進協議会
(略称：北陸AJEC)
金沢市片町2-2-15 北国ビルディング4階
Tel：076-231-5525 / 076-232-0472
Fax：076-262-8127
E-mail：ajec@hokkeiren.gr.jp
制作 ヨシダ印刷株式会社
