

日ロ経済関係の変化と日本海側の港湾の課題

—浜田港を事例に—

林 裕 明

はじめに

- 1 2000年代の日ロ経済関係の概要
- 2 日本海側の港湾地域とロシア極東との貿易の概要
- 3 中古車貿易の意味、問題点と今後の展望

おわりに

はじめに

日本の地域経済において外国貿易の果たす役割は近年ますます重要になっている。各地域は近隣の諸外国との関係に経済発展の活路を見出さざるを得ない現状がある。この背景として、第一に、グローバル化の進展によって、日本の各地域はいやおうなしに外国とかわらざるをえないこと、第二に、近年の日本の経済成長力を考えると、地域も経済発展のため国内だけではなく、外国に視線を向けざるを得ないことの2点が挙げられよう。とくに日本海側の港湾地域は、北東アジア諸国、中でもロシアとの関係を重視せざるをえない。

本稿の目的は、貿易面を中心に近年の日ロ経済関係の変化を確認するとともに、日本海側の港湾が今後ロシア極東とどのような経済関係を構築すべきかについて示唆を与えることである。具体的には、①2000年以降の日ロ貿易の変化を確認すること、②ロシアとの貿易において日本海側の港湾が抱える課題を明らかにすること、③中古車に代わる有力な交易品を見出し、山陰地域の活性化を展望することである。

日ロの経済関係に着目することは、北東アジアにおける経済統合を展望する上でも重要な意味がある。ロシアは北東アジア地域に対して一定の経済的関心をもっているが、北東アジア地域経済におけるロシアの統合の度合いは相対的に低いとされる¹。このことは、逆にいえば、日ロ経済関係が発展することによって、北東アジアにおけるロシアの経済統合が促進され、北東アジア地域の経済統合が高度化する可能性を示唆している。

1 中島(2007)およびMinakir(2007)参照。

1 2000年代の日ロ経済関係の概要

貿易額の推移を通して2000年代の日ロ経済関係を概観しよう（図1を参照）。2000年代前半は貿易総額でみて低調であったが、2003年以降、急速に拡大し、2008年にソ連時代を含めて史上最高額となった。その後、世界経済危機の影響もあり2009年には大幅に低下したが、2010年には一定の回復を遂げている。

2000年代前半（2001、2002年）の日ロ貿易をみると、年間貿易総額は50億ドル程度であり、両国の経済規模に比して貿易総額が小さいこと、および圧倒的に日本の輸入超過（2002年に日本の輸入が約77%）であることが特徴として挙げられる。この時期の貿易額はソ連時代から大きく変化しておらず、ソ連が崩壊した1990年代前半から日本の輸入超過という構図が定まった。当時の主な取引品目として、日本はロシアに機械機器、とくに自動車を中心とする輸送用機器、通信機器を中心とする電気機器を輸出していた。ロシアは主にアルミを中心とする非鉄金属、魚介類、木材を輸出していた。貿易構成は典型的な南北貿易型で、市況の影響を受けやすく、相互の産业内貿易は存在しない。ロシアの貿易構造全体と比較して日本との貿易が大きく異なる点は、日ロ間において燃料・エネルギー部門の比重が小さいことであった²。

2003年以降、ロシア経済の急速な成長、原油価格の高騰などの要因を背景に、日ロ貿易は急速に拡大する。貿易総額は2005年に100億ドルを、2007年には200億ドルを突破し、2008年には300億ドルに迫った。これはソ連時代を通じて過去最高額であり、日本の貿易に占めるロシアの地位も2005年の22位から2008年の14位にまで上昇した³。日米貿易や日中貿易と比較するとその規模は10分の1程度とはいえ、ロシアが日本の主要貿易相手国としての地位を獲得していることが確認できる。輸出と輸入のバランスもとれるようになり、2006年以降は日本の輸出が輸入を上回るようになった。日本からロシアへの輸出の伸びは自動車輸出の急増が主要な要因であり、逆にロシアからの輸入の伸びはサハリン産原油輸入の急増によっていた。2007年の数値でみると、自動車輸出（中古車含む）が日本の対ロシア輸出に占める比率は75%であり、原油及び粗油が日本の対ロシア輸入に占める比率は35.4%であった⁴。

2008年秋に発生した世界経済危機の影響を受けて、2009年の日ロ貿易は大幅に規模を低下させた。輸出入合計で121億ドルと、前年比59.0%の縮小であった。とくに輸出の落ち込みが激しく、前年比79.9%減の32億ドルあまり、輸入も33.3%減の88億あまりとなった。いずれも日ソ／日ロ貿易の時代を通じて史上最大の縮小率となった⁵。輸出の急激な

2 溝端（2004）139頁参照。

3 服部（2010）43頁参照。

4 服部（2008）40-41頁参照。

5 服部（2010）43頁。

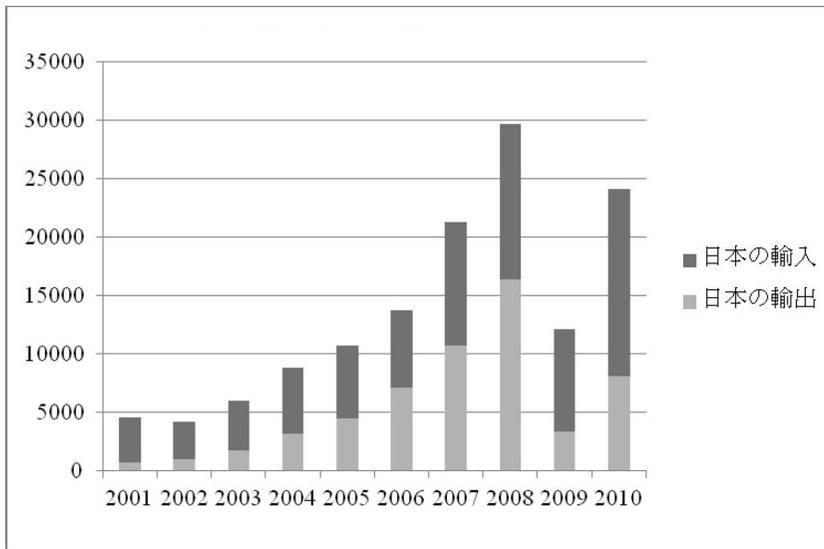


図1 日口貿易の推移 (単位 100 万ドル)

縮小は何より輸出の4分の3を占めていた自動車輸出の不振によるものであった。経済危機による新車の購入手控え、銀行が破綻したことによりローンを組むことができなくなったこと、中古車の関税が急激に引き上げられたこと（後述）などが背景にあったと考えられ、2009年の輸出総額に占める自動車の比率は5割弱に低下した。輸出・輸入のバランスも日本の輸入超過に逆戻りした。しかし、その後2009年の春を底に貿易額は徐々に回復に向かい、2010年には貿易総額241億ドルあまりと前年比98.6%増となった。とくに輸出は前年比143.6%増の80億ドルあまりとなった。輸入も81.8%増の160億ドルあまりとなった。2009年4月にサハリンからの液化天然ガス（LNG）の輸入が始まり、また石油・ガス価格が持ち直したことから、2009年半ば頃から輸入の回復が顕著となった⁶。輸出の回復は遅れたが、2010年に入って復調が確認される。

以上のように、この10年の日口貿易を振り返って明らかになることとして、以下の3点が挙げられよう。第一に、経済危機によって2009年に大幅に落ち込んだものの、それ以外の年は着実に貿易額を増やしており、日口間の経済的結びつきが強化されていることを示している。ロシアは日本の主要貿易相手国としての地位を確立しているともみることができるだろう。第二に、輸出においても、輸入においても、少数の品目に非常に偏りが大きいことである。2010年の数値で、輸出では自動車および一般機器で75%、輸入では石油・ガスおよび非鉄金属で77.5%を占めている⁷。このことは、南北貿易型の貿易構成で、市

6 服部（2011）67頁。

7 服部（2011）64-65頁。

況の影響を受けやすく、相互の産业内貿易は存在しないという2000年代初頭の日口貿易の課題が解決されていないことを示している。とくに、今後の日口経済関係を長期的に展望すれば、貿易品目の多様化によって安定的・長期的な取引が求められる。第三に、日本の輸入については、2000年代初頭には非鉄金属、魚介類、木材、石炭が全体の8-9割を占める主要な輸入品であったのに対し、2010年には原油とLNGの合計で6割強を占めるようになった。このことは、日口貿易の品目構成がロシアと欧州諸国の貿易のそれに近づいたことを意味しており、日口両国の課題の共有化という意味でも、日本のエネルギーの中東依存を脱却するという意味でも重要であろう。

2 日本海側の港湾地域とロシア極東との貿易の概要

前節において確認した日口貿易の推移を踏まえ、本節では、とくに日本海側の港湾地域におけるロシアとの貿易の状況を確認しよう。日口貿易においては輸出入の約95%が港湾を通じておこなわれており、日本の対全世界との貿易（港湾の比重は76-79%）に比べて、貿易経路として港湾が他の経路（空港、内陸）を圧倒している⁸。

中居(2010)は、港湾別の日口貿易の動向分析から、以下の傾向を確認している⁹。第一に、輸出額（2005-2009年）については、名古屋が群を抜き、横浜が続く構造となっており、ほかに水島や三田尻中関などの自動車積出港が上位を占めている。日本海側では伏木富山および新潟が上位に入っている。輸入額では、2006年まで名古屋がトップであったが、原油輸入の増加により2007年から川崎が首位となっている。関連して、千葉、和歌山下津、鹿児島、堺泉北など他の原油積降港のシェアも増大している。第二に、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5大港が日口貿易に占めるシェアは、輸出では5割以上（過半が名古屋）と大きいのが、輸入のシェアは極端に低く（2008年で15.7%）、輸入では他港への分散傾向が強い。また、日本海側の港湾で対口貿易額の上位に名前が挙がるのは伏木富山および新潟のみであるが、日本海・オホーツク海沿岸諸港のトータルで見るとそれなりに大きなプレゼンスを示している¹⁰。第三に、主要輸出品の対口輸出の傾向として、以下の2つの流れを区分することができる。一方で、新車や新建機、新タイヤといった新品貨物の輸出は、

8 2007-2009年の比率。中居（2010）60頁。

9 以下は、中居（2010）を参照。

10 日本の貿易総額（対全世界）では5.3%のみだが、ロシアとの貿易に関しては16-17%を占めている。なお、ここでいう日本海・オホーツク海沿岸諸港とは、稚内、留萌、石狩湾新、小樽、紋別、網走、根室、函館（北海道）、青森（青森県）、秋田、船川、能代（秋田県）、酒田（山形県）、新潟、直江津（姫川を含む）、柏崎（新潟県）、伏木富山（富山県）、金沢、七尾（石川県）、福井、敦賀（福井県）、舞鶴、宮津（京都府）、境港（鳥取・島根両県）、浜田（島根県）、下関・萩（山口県）、北九州、博多（福岡県）、唐津、伊万里（佐賀県）、巖原（長崎県）である。中居（2010）72頁を参照。

大口荷主たる特定メーカーの生産工場を背後圏にもつ港湾からおこなわれるケースが大半であり、現状、こうした新品貨物は主として太平洋沿岸諸港から輸出されている。他方では、中古車や中古建機、中古タイヤ等の中古品は、ロシア極東諸港とのフェリー航路や在来、定期コンテナ航路を有する日本海沿岸諸港に集荷され、そこから対岸に輸出されるケースが多い。第四に、同様に、対ロ輸入における特徴として、原油、LNG、アルミニウム、石炭は大口荷主の生産拠点（工場、発電所、製油所等）に近接する港湾で工業原料として輸入されるケースが大半であること、木材と一部の魚介類については、中小を含む加工業者の集積地を背後圏に有する港で陸揚げされる場合が多いこと、大消費地を背景とする不特定多数の消費者向け輸入は、東京港や大阪港における魚介類に限られ、対ロ貿易では一般的とはいえないことが挙げられる。最後に、日本の貿易総額に占める対ロシア貿易の比率が低い（2008年に1.9%）ことから、各港湾の貿易に占める対ロ貿易のシェアも全般的に低い。日本海・オホーツク沿岸の港を中心に、一部の港湾で港の立地や既設の航路あるいは後背地の産業構造の関係から、貿易に占めるロシアのシェアが際立って大きな港が

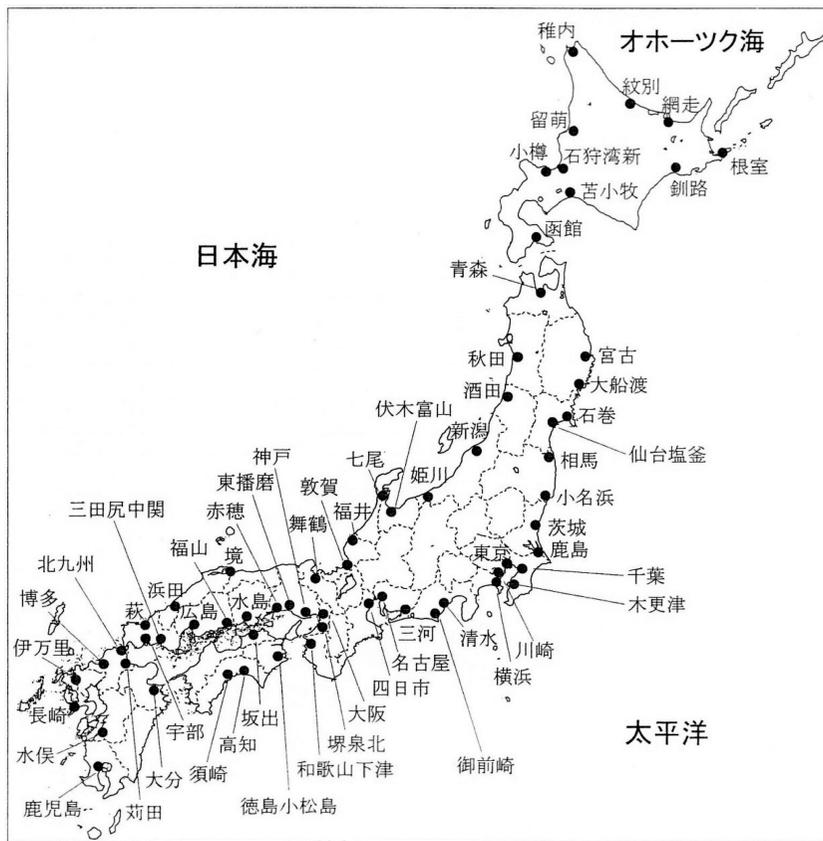


図2 日本の主要な港湾

出所) 中居 (2010) 61 頁。

存在している。

次に、浜田港を中心に、日本海側の港湾におけるロシアとの貿易の状況を確認しよう。浜田港は明治32（1899）年に貿易港として開港して以来、島根県内唯一の国際貿易港として、木材の輸入を中心とした貿易をおこなってきた。平成13（2001）年に釜山港との国際定期コンテナ航路が開設され、利用企業や相手国が増加した。平成20（2008）年にはウラジオストク港との間にRO/RO船¹¹が就航するなど、2000年代半ば以降とくにロシアとのかかわりを深めてきた。また、平成22（2010）年には国土交通省より全国103の重要港湾のうち43港が認定された重点港湾の1つに認定され、平成23（2011）年には同じく国土交通省より日本海側拠点港（原木）に選定された。図3は浜田港の貿易推計額の推移¹²を示したものである。

2004年頃から中古自動車の輸出が牽引する形で貿易総額は2007年まで連続して増加した（2008年も輸出は増加）こと、世界経済危機の影響を受けて2009年には輸出入ともに大きく減少したこと、2010年には各種取扱量の回復によって前年比152%と一定の回復を遂げていることがわかる。2010年の主要な貿易品目は、輸出では中古自動車（65.8%）、人造繊維（9.6%）、パルプ及び古紙（5.7%）、一般機械（3.4%）、その他化学製品（3.3%）などであり、輸入では木材（37.5%）、石炭（15.1%）、プラスチック（9.9%）、粗鉱物（7.4%）、資料（4.8%）、パルプ（4.7%）などとなっている。相手国別では、輸出でロシアが72.8%を占め第一位、次いで韓国（12.7%）、中国（8.5%）、アメリカ（5.2%）の順となっており、輸入ではカナダ（33.7%）、中国（29.0%）、韓国（9.3%）、ロシア（3.9%）、タイ（3.3%）、オーストラリア（2.2%）など¹³となっている。輸出（中古車）についてはいうまでもなく、輸入においても2008年までロシア（木材輸入）が相手国として第一位を占めていたことから、ロシアとのかかわりが非常に強い貿易港であるといえる。

浜田港を含めて、日本海側の港湾には対ロ貿易依存度がきわめて高い港湾が多い。表1は対ロシア貿易依存度の高い港湾の順位を示したものである。ほとんどが日本海・オホーツク沿岸の港であることが確認されよう。また、輸出入では顔ぶれが大きく異なり、輸出では中古車を主要な対ロ輸出品とする日本海沿岸諸港（七尾、浜田、小樽、舞鶴、伏木富山、萩、新潟、柏崎等）において輸出依存度が高いこと、輸入では、オホーツク沿岸諸港（紋別、稚内、根室）における輸入依存度がほぼ100%近くであり、輸入の大部分が魚・海産物で

11 フェリーのようにランプを備え、トレーラーなどの車両を収納する車両甲板を持ち、自走で搭載／陸揚できる構造の貨物船。Roll-on/roll-off ship の略。

12 浜田港振興会作成の資料を参照。財務省貿易統計データおよび浜田税関支所の資料を参考に、浜田港単独の貿易概況を推計したものである。

13 他にオーストラリア等からの石炭輸入（15.1%分）が存在するが、不開港との案分による推計であるためここでは除外している。

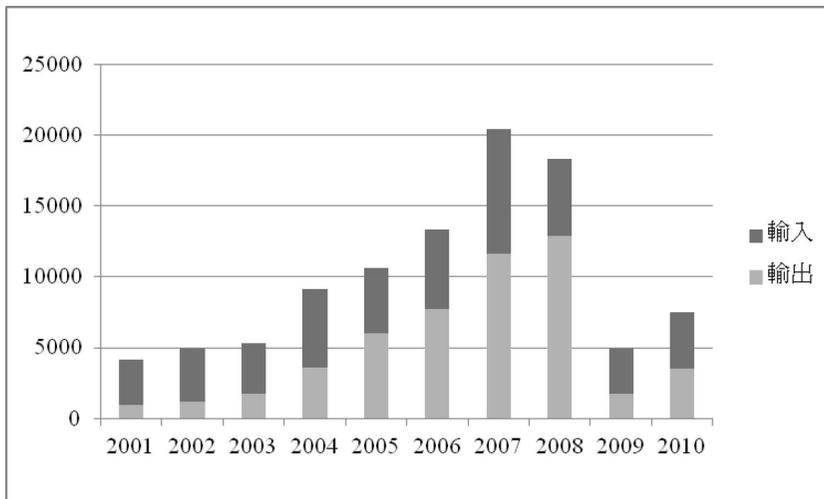


図3 浜田港の貿易推計額推移 (単位 100 万円)

出所) 浜田港振興会作成の資料「浜田港の貿易概況 (平成 22 年)」。

あることがわかる¹⁴。ただし、表 1-b より、経済危機と関税引き上げにより中古車輸出が大幅に縮小した 2009 年に、多くの港湾においてロシアのシェアが大きく低下しているなか、浜田港および小樽港は依然として高い依存度を示していることがわかる。このことは両港の輸出構造が硬直的で、ロシア以外の輸出先が限られていることを示している。浜田港をはじめ、対ロ依存度の高い港湾では取り扱う貿易品も少数に限定されており、良くも悪くも日ロ両国の景気動向や制度・政策変更の影響を強く受けることを意味している。次節では、日本からロシアへの中古車輸出に焦点を絞って、その意味と課題を明らかにし、今後の展望を示そう。

表 1-a 貿易に占めるロシアのシェア (総額)

2008 年		2009 年	
港湾名	比率	港湾名	比率
紋別	98.7	紋別	99.4
根室	97.3	根室	99.3
稚内	94.1	稚内	99.1
留萌	64.1	留萌	50.9
網走	63.9	網走	46.2
小樽	57.7	須崎	40.5
宮古	45.0	小樽	29.3
赤穂	34.0	赤穂	25.6
浜田	32.0	大船渡	18.2
萩	31.5	伏木富山	15.1

14 中居 (2010) 71 頁。

表 1-b 貿易に占めるロシアのシェア（輸出）

2008年		2009年	
港湾名	比率	港湾名	比率
七尾	100.0	浜田	75.1
浜田	95.1	小樽	70.1
小樽	92.9	伏木富山	13.6
稚内	85.3	柏崎	9.7
舞鶴	65.1	金沢	8.7
伏木富山	46.9	舞鶴	8.7
萩	31.5	新潟	7.3
新潟	29.7	福井	6.3
柏崎	27.8	北九州	4.3
網走	24.4	石巻	2.6

表 1-c 貿易に占めるロシアのシェア（輸入）

2008年		2009年	
港湾名	比率	港湾名	比率
紋別	99.8	紋別	99.9
稚内	99.3	稚内	99.9
根室	98.3	根室	99.9
赤穂	84.0	赤穂	88.0
網走	79.2	須崎	69.2
留萌	62.9	網走	56.2
宮古	45.8	留萌	50.8
福井	44.8	大船渡	44.1
大船渡	39.1	福井	28.8
須崎	34.1	函館	26.6

出所) 中居 (2010) 70 頁。

3 中古車貿易の意味、問題点と今後の展望

日本海側の港湾にとって対ロシア貿易の主力といえる中古自動車の輸出はどのように開始され、発展を遂げたのだろうか。齋藤 (2011) はその歴史を以下のように記している。「日本のロシアへの中古車輸出は、貿易が自由化されたソ連解体前の 1980 年代後半に始まる。そのころは、ロシアの漁船員たちが日本で購入して持ち帰ったものが多かった。製造後 10 年以上の日本では廃車になるような車が輸入され、街中を走っていた。最初は、海外に行くことのできる漁船員たちの特権ビジネスであったが、それが経済の自由化とともに、一般の人たちにも広がり、現在の中古車ビジネスが形作られた。ロシアの経済が発展し、住民の生活水準が向上するにつれ、より性能の良い、きれいで、安全な車へとシフトした。日本で走っていてもおかしくない程度の良い車や新品同様の車が街中を走っている¹⁵⁾」

日本からロシアに輸出された中古乗用車の台数の推移を確認しておこう。2001 年には

15 齋藤 (2011) 33-34 頁。

2万2384台であったものが年々増加し、2004年に10万台を、2006年に30万台を超え、2008年には51万7456台もの中古乗用車が輸出された（国別の輸出台数1位）。世界経済危機と関税引き上げによる影響で2009年は前年比10分の1以下の4万4649台に低下したが、2010年には前年比2倍以上の9万4499台と回復の傾向がうかがえる¹⁶。

中古車輸出ビジネスは日ロ両国の地域発展にどのような意味をもっているのだろうか。第一に、中古車ビジネスが政府からの支援を一切受けることなく、ロシア極東および日本の民間人たちによって成立した点に大きな意味がある。日本の中古車輸出相手国として上位を占めるアラブ首長国連邦（輸出台数で2007年の第2位）やニュージーランド（同第3位）では、外国企業の誘致政策や輸入関税撤廃といった形で、中古車の輸入規制緩和がおこなわれている¹⁷。これに対し、ロシアでは国内自動車産業の保護および雇用の確保のため、中古車輸入の規制が強化されている¹⁸。極東ロシアにおける中古車ビジネスはこうした状況のもと、日ロの民間人によって発展したビジネスであり、ソ連解体後に生活水準の低下や人口流出で疲弊したロシア極東経済にとって救世主ともいえるものであった。第二に、日本海側の港湾地域とロシア極東との貿易を促進させる数少ない品目の一つである点である。第1節で記したように、日ロ貿易は典型的な南北貿易型であり、日本からは機械などの工業製品が、ロシアからは原材料や資源が輸出されているが、日本海側地域には製造業の大きな拠点が少なく、相対的に原料や一次製品の比率が高い地域が多く、貿易をおこなうメリットは大きくない。そうしたなか、以下の理由により、中古車ビジネスは双方の地域を結びつける数少ないビジネスであると考えられる。まず、中古車ビジネスは古物商の資格さえ取れば自社設備がなくても誰でも開業できる参入障壁の低い業界であり、現地の動向や商習慣等の事情を知悉していることや現地取引相手とのコネクション・現地語の使用が重要となる¹⁹。また、太平洋側と比較して日本海側の港から輸出した場合に、船賃コストおよび船腹確保の容易さという点でメリットが大きいことも挙げられる²⁰。

他方、中古車輸出ビジネスおよびそれによる日本海側の港湾地域とロシア極東との経済的結びつきの深化は、以下のような問題も含んでいる。第一に、輸出に占める中古車の

16 齋藤（2011）25頁。なお、齋藤は、2007年の市場規模を8000億円、2010年は900億円超と見積もっている。齋藤（2011）26頁。

17 塩地（2010）29-30頁。

18 2002年10月には製造後7年以上の車に高額な関税がかけられ、2003年7月には製造後3～7年の車の個人輸入への輸入関税が法人並へ引き上げられた。2009年1月には輸入中古車の大半を占めていた製造後5～7年の車に高額な関税がかけられた。また、2009年12月には海外メーカーによる現地精算も開始された。齋藤（2011）28-29頁。

19 塩地（2010）31頁。

20 塩地（2010）32頁。なお、1台あたりの船賃は太平洋側では3.5万円前後であるのに対し、日本海側では3万円前後であるとされる。

比率が高いことによる不安定性の問題である。2008-09年の世界経済危機の結果、日本海側の港湾地域の対ロシア輸出が大幅に低下したことは、この危険性を示しているといえよう。第二に、中古車はその地域で作られたものではなく、域外（大都市のオークション会場等）で調達されたものがほとんどであると考えられる²¹。このことは、中古車の輸出拡大が地域の製造業振興に直結するわけではないことを示している。さらに、日本で中古車輸出ビジネスにかかわる業者の約70～80%は外国人業者であり²²、伏木富山などロシア向けの中古車輸出をおこなう港湾地域の多くでパキスタン人等の外国人業者によって中古車ビジネスが担われている点も留意する必要があるだろう。第三に、中古車輸出の拡大が日口の地域間の社会経済的課題の共有化に直接つながるとはかぎらない点である。ロシア人消費者にとって、中古車が日本のどの地域から輸出されたかは問題ではなく、当該地域に対する人々の関心は高まるわけではない。

最後に、浜田地域における対口貿易拡大をめぐるこれまでの取り組みを確認するとともに、今後の展望を示そう。まず、浜田でも他地域と同様に中古車輸出の拡大にともなってロシアとの貿易を拡大させてきた。その際、浜田では外国人業者ではなく、L.I.B社（代表取締役社長 高橋克弘氏）一社が独自のネットワークにもとづいて中古車輸出業を発展させ、それを基盤に官民一体の取り組みがなされている点が注目される。2007年2月にはロシア貿易促進プロジェクトが官民一体の取り組みとして立ち上げられ、現地での商談会やSHIMANEフェア等が開催された。2009年9月にはウラジオストクに島根ビジネスサポートセンターが開設され、現地最新情報の提供や商品ニーズ調査等によって、円滑なビジネス展開がサポートされている。また、食品トライアルショップの設置や建材・インテリアフェアの開催等によって地域産品の輸出促進にもつとめている。

こうした取り組みが徐々に成果を生み、浜田港からロシアへの輸出品も多様化してきている。2004年に6品目、約2000万円であった自動車関連以外の輸出品は、2010年には18品目、約2億円に増加している（財務省貿易統計より）。これらは食品、瓦、木製ドアなど地場産業の活性化につながっていると考えられる²³。貿易額でみて最盛期中古車に代わる輸出品を見出すのは容易ではない。その意味で、対ロシア貿易を通じた地域活性化を展望することは難しい。ただし、少額であっても地域産品が取引されることは、地域の活性化につながり、日本海側地域とロシア極東との社会経済的課題の共有化に資するものとする。

21 塩地（2010）は、2007年に富山からロシア向けに輸出された中古車16.4万台のうち、16万台以上が県外からの調達と推定している。塩地（2010）32頁。

22 塩地（2010）27頁。

23 たとえば、食品輸出は2008年の1618万円から2009年に3906万円、2010年に4148万円へと増加している。

おわりに

本稿では、日本海側の港湾地域の現状を中心に、2000年代の日ロ経済関係の変化を確認してきた。貿易額の推移および品目の変化から、日本とロシア、日本海側とロシア極東との間で社会経済的課題の共有化に向かつての準備が整いつつあることをみてきた。

ただし、中古車に代わる商品を見つけることは容易ではない。経済危機による輸出の低下を逆にチャンスととらえ、輸出品目の多様化に向かつて試行錯誤を繰り返す必要があるだろう。

参考文献：

- 齋藤大輔（2011）「極東中古車はどこにいくのか－主役から脇役へ－」『ロシアNIS調査月報』2011年11月号。
- 塩地洋（2010）「中古車輸出業の特徴と構造－非寡占的業界構造の今後の変化を展望して－」『日本経営学会誌』第26号。
- 中居孝文（2009）「日本海沿岸諸港の対ロシア物流拡大への取り組み」『ロシアNIS調査月報』2009年12月号。
- 中居孝文（2010）「港湾別に見る対ロシア貿易の現状と課題」『ロシアNIS調査月報』2010年11月号。
- 中島朋義（2007）「北東アジアにおける貿易・投資の概況」ERINA情報。（<http://www.erina.or.jp/Research/ej/pdf/Ej0702.pdf>）
- 服部倫卓（2008）「2007年の日ロ貿易－高まる双方にとっての重要性－」『ロシアNIS調査月報』2008年5月。
- 服部倫卓（2010）「2009年の日ロ貿易－経済危機に翻弄された1年を超えて－」『ロシアNIS調査月報』2010年5月。
- 服部倫卓（2011）「2010年の日ロ貿易－新たなステージを見据えて－」『ロシアNIS調査月報』2011年5月。
- 溝端佐登史（2004）「グローバリゼーションのなかの北東アジアとロシア企業」『北東アジア研究』第7号、2004年3月。
- A. A. Караиванов, Н. И. Фокин (2009) Сравнительные преимущества в Российско-Японских экономических отношениях, Морской Государственный Университет.
- P. A. Minakir ed. (2007) *Economic Cooperation between the Russian Far East and Asia-Pacific Countries*, RIOTIP.

キーワード 日ロ貿易 日本海側港湾 中古車 浜田港

(HAYASHI Hiroaki)