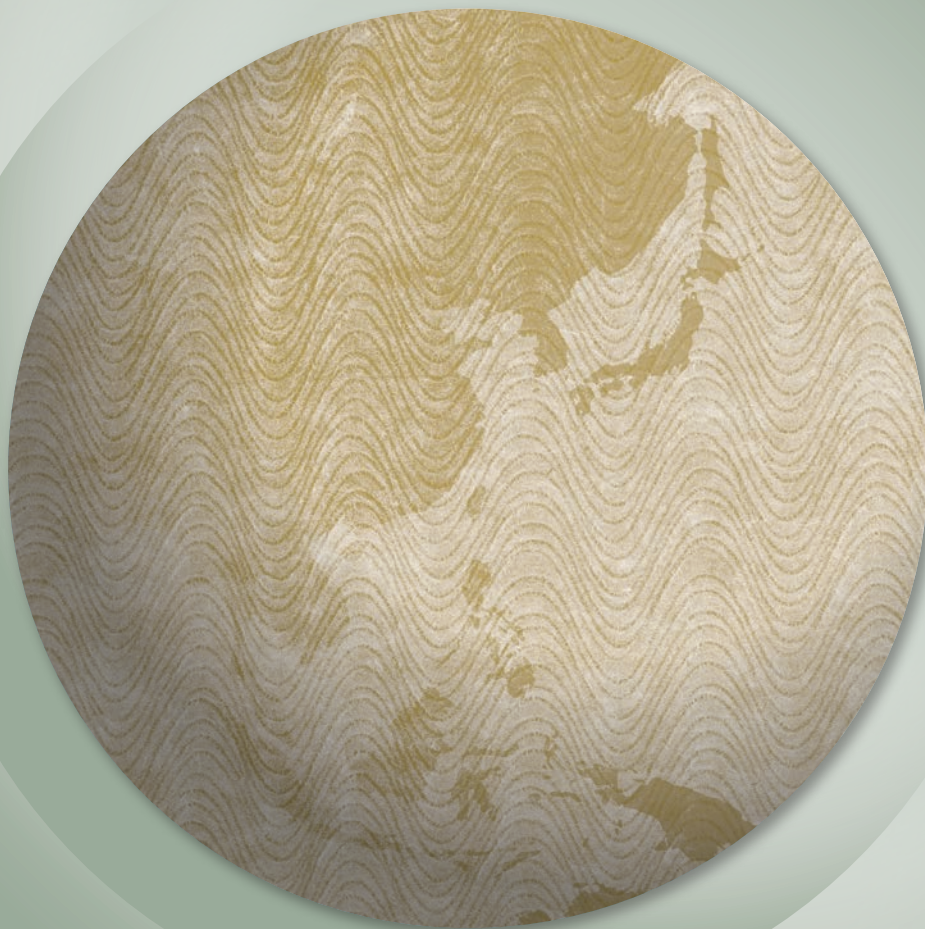




ウォームトピック Warm TOPIC

Vol.
190
2026.JUL/AUG

北陸AJEC
北陸環日本海経済交流促進協議会

CONTENTS

寄稿

2 ASEANへの外国直接投資(FDI)、増大する中国のプレゼンス

敬愛大学教授 牛山 隆一

定例報告

11 変化を成長のバネにする —— 中東情勢とシンガポールの現実的なエネルギー戦略

CC Innovation Singapore Pte. Ltd. 別所 雄紀

13 2025年 北陸の港湾貨物取扱量実績

北陸AJEC 酒井 秀行

19 2025年度 北陸の空港利用状況 (小松空港・能登空港・富山空港)

北陸AJEC 酒井 秀行

22 北陸企業で活躍する留学生OB紹介

津田駒工業株式会社 董 恒彰(トウ コウショウ)

業務報告

26 えーじえっく日誌、今後の予定

ASEANへの外国直接投資(FDI)、増大する中国のプレゼンス

敬愛大学教授 牛山 隆一

東南アジア諸国連合（ASEAN）への外国直接投資（FDI）が拡大している。ASEANは今後の成長力への期待に加え、中国経済の伸び悩みや米中対立の激化など地政学的リスクの高まりを背景に、外国企業の投資先として注目を集めている。ASEANは日本企業にとって主要な事業展開先の一つであり、多くの投資が蓄積されてきた地域である。しかし近年では、さまざまな国・地域からの投資が増加するなかで、ASEANにおける日本企業の存在感は相対的に低下しつつある。本稿では、投資主体として急速に台頭してきた中国企業の動向に焦点を当てつつ、対ASEAN FDIをめぐる近年の環境変化を分析する。そのうえで、日本企業の今後のASEAN事業のあり方について考察する。

はじめに

ASEANは日本企業にとってアジア域内最大の投資先である。対ASEANのFDI残高は対中国を大きく上回り、現地法人数、売上高、従業員数といった指標においても、ASEANにおける事業規模は中国を凌駕している。日本企業は長年にわたり、製造拠点および消費市場としてASEANでの事業展開に注力し、主要な投資主体として現地で大きな存在感を発揮してきた。しかし近年、こうした状況に変化が生じている。本稿の目的は、その実態を各種データに基づいて分析することにある。とりわけ、日本企業を凌ぐ勢いで台頭している中国企業の動向に注目する。

本稿の構成は以下の通りである。第1節では、

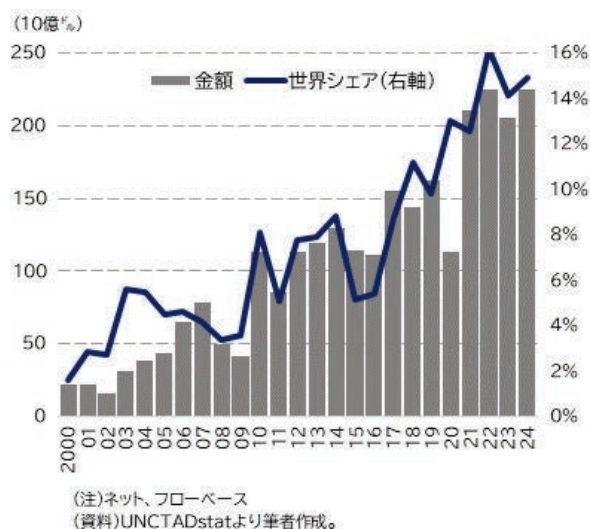
ASEANが外国企業にとって世界有数の投資先であり、その中でもシンガポールに投資が集中している現状を確認する。第2節では、ASEANへの対内FDIの主体別動向を分析し、米国が首位を維持する一方で、日本の投資が伸び悩むなか、中国が急速に存在感を高めている状況を明らかにする。第3節では、中国企業による対ASEAN投資において製造業向け投資が急増している点を確認する。第4節では、中国企業の投資拡大を背景に、日本企業を取り巻く環境が変化していることを指摘し、最後に日本企業のASEAN事業の今後のあり方について論じる。

1. ASEANの対内FDI動向

（1）ASEANは世界2位の投資先

国連貿易開発会議（UNCTAD）の統計によると、2024年にASEANが受け入れたFDI、すなわち対内FDIの規模は前年比約10%増の約2253億ドルに達した。ASEANの対内FDIは4年連続で2000億ドルの高水準を維持し、24年は過去最高を記録した（図表1）。ASEANの対内FDIは2000年代以降、増加傾向を強めているが、とりわけ2010年代後半からの増加が顕著である。これに伴い、世界の対内FDI全体に占めるASEANのシェアも上昇し続けており、24年は約15%と高水準に達した。2000年代前半ごろには5%以下を中心に推移していたことを踏まえると、現在のシェアは大幅な上昇と言える。

ASEANは加盟11カ国からなる地域的枠組みである。これを「1つの国」と見なすと、24年の



図表1 ASEANの対内FDI推移

順位	国・地域名	金額(百万ドル)
1	米国	278,848
(2)	ASEAN	225,263
2	シンガポール	143,352
3	香港	126,181
4	中国	116,238
5	ルクセンブルク	105,987
6	カナダ	64,096
7	ブラジル	59,178
8	バージン諸島	53,599
9	オーストラリア	53,454
10	エジプト	46,578
総額		1,508,803

(注) ネット、フローベース。総額は11位以下の国・地域すべてを含む金額。
(資料) UNCTADstatより筆者作成。

図表2 世界の対内FDIランキング (2024年)

ASEANの対内FDI規模は米国（2788億ドル）に次ぐ世界2位となる（図表2）。ASEANの対内FDI規模は2000年代まで世界5～10位を中心に推移した後、2010年代以降はトップ5の常連となり、20年代以降は2位の座が定着しつつある。1位米国との差は縮小傾向にあり、24年のASEANの対内FDIは米国の約8割の水準であった。

ASEANの勢いは、中国と比較すると、より鮮明に浮かび上がる。中国とASEANは外国企業にとってアジアにおける主要な投資先として双壁をなす存在であるが、近年は「ASEAN優位」の様相を強めている。ASEANの対内FDIは24年まで4年連続で中国を上回った。一方、中国の対内FDIは23年に前年比14%減、24年には同29%減と2年連続で減少した。拡大を続けるASEANとの差は一段と開いており、24年の中国の対内FDIはASEANの約半分の規模にとどまっている。

中国は「社会主義市場経済」の政策方針を打ち出した2000年代前半以降、対内FDIでASEANを上回る状況が続け、01年の世界貿易機関（WTO）加盟後も2000年代を通じて中国優位を維持した。しかし、2010年代半ば以降はASEANが中国を上

回る状況が定着している。この背景には人件費上昇や成長率鈍化、外資規制の強化など中国における事業環境の悪化がある。それに加え、ASEAN諸国の成長期待への高まりや、2018年以降に顕在化した米中対立の激化など地政学リスクの上昇も影響している。これらの要因を背景に、ASEANは外国企業にとって工場立地先や消費市場としての魅力をさらに高めた。さらに中国への事業集中に伴うリスクを回避する動きも、ASEANへの進出を促す要因になっている。

(2) ASEAN国別内訳—中心はシンガポール

既述の通り、ASEANの対内FDIは世界2位に相当する規模であるが、受入額の国別内訳を見るとシンガポールの存在が際立つ。24年の対内FDIは約1,434億ドルと同国だけでも米国に次ぐ世界2位の規模である。シンガポールの対内FDIは10年代前半までは10～20位で推移していたが、後半以降はトップ5の常連となった。過去10年間で前半（2015-19年）と後半（20-24年）の5年ずつに分けると、後半の対内FDIは年平均1,246億ドルと前半に比べ約60%増えた。この伸び率は、インド

ネシア（29%増）、ベトナム（26%増）、タイ（25%増）など他のASEAN主要国を大きく上回る。その結果、ASEAN全体の対内FDIに占めるシンガポールのシェアは、前半の55%から後半は63%へ大きく上昇した。

ASEANの対内FDI拡大を牽引するシンガポールであるが、セクター別にみると「金融・保険」への投資が最も多く、20-24年の同分野のシェアは約60%に達している。これは2位「卸売り・小売り」（約20%）の3倍の水準だ。この「金融・保険」には、実際の金融・保険業だけでなく、多国籍企業が同国に置くアジア統括会社向けの資金供給も含まれているとみられる。実際、シンガポールへの最大投資国である米国側の統計を見ると、同国向けFDIで最も金額が大きいセクターは「持ち株会社」だ。

アジアのビジネス・ハブ（拠点）であるシンガポールには多国籍企業のアジア統括拠点が集積しており、これらの拠点がASEANを中心とする周辺地域の事業を管轄するケースが多い。米側の統計からは、米国企業が持ち株会社形態のアジア統括拠点への資金供給を拡大し、ASEAN域内での事業展開を強化している姿がうかがえる。こうし

た動きは、日本を含む米国以外の国・地域の企業にも広がっているとみられる。

2. 投資主体別の動向

（1）ASEAN全体－米国がトップ、中国は躍進

ASEANへはどの国・地域から多くの投資が流れ込んでいるのか。ASEAN事務局の統計による20-24年の主体別ランキングを見ると、一貫して首位は米国で、23年に約844億ドルと過去最高額を記録した（図表3）。これは2位の中国（約173億ドル）の約5倍と圧倒的な規模であった。米国からのFDIは翌24年に約421億ドルへ半減したが、それでも2位のシンガポール（約237億ドル）を大きく上回った。米国の対ASEAN・FDIの約9割はシンガポール向けで、その背景には前述の通り、同国のハブ機能の高さがある。

米国以外で注目すべきは中国であった。中国は23年、同事務局の統計で遡れる10年以降で最高位の2位へ躍進、投資額も約173億ドルと過去最高を記録した。翌24年はシンガポールに次ぐ3位であったが、投資額は前年比11%増の193億ドルと再び過去最高を更新した。

これに対し、順位を下げているのが日本だ。日

2020年		2021年		2022年		2023年		2024年	
1 米国	20,077	1 米国	32,029	1 米国	24,785	1 米国	84,421	1 米国	42,127
2 アイルランド	18,068	2 日本	22,316	2 日本	23,386	2 中国	17,341	2 シンガポール	23,727
3 日本	13,093	3 中国	17,314	3 シンガポール	21,818	3 シンガポール	14,632	3 中国	19,321
4 シンガポール	11,919	4 シンガポール	16,556	4 中国	15,642	4 香港	13,832	4 英国	18,749
5 中国	7,183	5 スイス	13,942	5 韓国	15,136	5 日本	12,715	5 日本	17,508
6 香港	6,986	6 オランダ	12,117	6 英国	14,229	6 アイスランド	7,566	6 香港	14,305
7 韓国	6,670	7 韓国	10,430	7 香港	13,354	7 ルクセンブルク	5,962	7 韓国	7,580
8 タイ	5,911	8 台湾	9,103	8 台湾	11,689	8 インド	5,088	8 台湾	7,150
9 台湾	5,084	9 香港	7,282	9 フランス	9,123	9 英国	4,688	9 アイルランド	5,582
10 カナダ	4,140	10 ルクセンブルク	5,877	10 スイス	6,920	10 ドイツ	3,792	# フランス	5,002
世界	117,721	世界	212,236	世界	230,786	世界	208,340	世界	225,957

（注）ネット、フローベース。

（資料）ASEAN事務局統計より筆者作成。

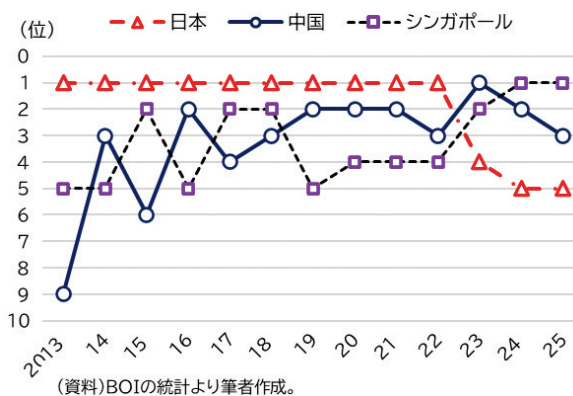
図表3 ASEANの対内FDI、主体別ランキングの推移（2020-24年、単位百万ドル）

本からのFDIは22年まで一貫して中国を上回っていたが、23年に中国（2位）に初めて抜かれ、5位へ後退。翌24年も5位にとどまり、中国（3位）の後塵を拝した。このように、日本が長年、経営資源を投入してきた重要地域であるASEANでは、最大投資国の米国が投資を一段と拡大する一方で、中国が急速に台頭。日本の相対的地位が低下し、日本企業を取り巻く環境が変化していることがうかがえる。

（2）ASEAN各国別－タイで日本が首位陥落

ASEAN各国の対内FDI動向を個別に確認しよう。ASEAN事務局のデータベースで取得可能な7か国（シンガポール、マレーシア、タイ、フィリピン、インドネシア、カンボジア、ミャンマー）を見ると、24年に中国の投資額が日本を上回ったのは、タイ（中国1位、日本4位、以下同）、インドネシア（3位、4位）、カンボジア（1位、6位）、ミャンマー（1位、10位）の4か国である。一方、日本が中国を上回ったのは、シンガポール（4位、3位）、マレーシア（26位、4位）、フィリピン（9位、2位）の3か国だ。既述の通り、ASEAN向けFDI全体で見ると、米国が最大の投資国であるが、同国はシンガポール以外の国々で突出した存在ではない。

中国が日本を上回った4か国で特に注目すべきはタイだ。中国のタイ向けFDIは23、24年と2年連続で過去最高を記録、23年に初めて首位に立ち、翌24年もトップを維持した。一方、日本は23年に2位、24年に3位と中国を下回った。日本は長年にわたりタイでほぼ一貫して首位を維持してきたが、近年は明確な失速傾向がみられる。さらにタイでは外国企業の直接投資認可額でも、22年まで23年連続で首位であった日本が23年に4位へ



図表4 タイへの外国直接投資認可額
日本・中国・シンガポールのランキング推移

後退し、中国が初めて首位に立った（図表4）。24年は中国が2位、日本5位、25年もそれぞれ3位、5位と、中国優位の状況が続いた。いずれの年も1位はシンガポールであったが、同国を経由して流入する中国系の投資も多く、実質的な中国の投資額は公式統計を上回る可能性が高いとみられる。日系製造拠点が集積し、ASEANの中でも重要な生産・輸出拠点であるタイにおける日中逆転は、中国企業の台頭を象徴する動きと言える。

他のASEAN諸国を見ても、インドネシアでは中国が24年まで4年連続で日本の投資額を上回った。カンボジアでは中国が一貫して首位を続け、日本を大きく上回る金額となっているほか、ミャンマーでも24年に中国が首位となった。また、シンガポールやマレーシアでは日本が中国を上回るが、両国が拮抗する年が増えている。前述の通り、中国の実際の投資規模は他のASEAN諸国でも統計上の数値以上に大きいとみられる。例えばマレーシアでは24年の外国企業投資認可額で中国は4位であったが、シンガポールなどを経由して流入する投資も含めると実際は3位で、金額も2倍に膨らむと同国開発投資庁（MIDA）はみている。

3. 中国の対ASEAN・FDIの特徴

(1) 製造業部門での存在感の高まり

以下ではASEANの対内FDIを業種別に見てみよう。

まず、20-24年の合計金額は金融・保険、製造、卸売り・小売りの順に大きい。トップ3の顔触れは、その5年前（15-19年）と同じだ。20-24年の対内FDI総額は15-19年に比べ4割強拡大したが、業種別に見ると、金融・保険と卸売り・小売りはともに約2倍と全体を上回る伸びを示した一方、製造は5%増にとどまった。この結果、金融・保険と卸売り・小売りのシェアは上昇し、製造のシェアは下落した。ただし、製造は伸びが鈍化しているとはいえ、ASEAN全体でみれば金融・保険に次いでFDIが多いセクターである。各国別の最大セクターを見ると、既述の通り、シンガポールでは圧倒的に金融・保険が中心であるが、タイ、マレーシア、インドネシアでは製造が最大で、これらの国では対内FDI（20-24年）の40～50%台を製造が占めている。

多国籍企業の生産拠点が集積するASEANにおいて、製造は引き続き主要FDIセクターと言えるが、その投資主体別の構造には大きな変化が生じ

ている。図表5は製造業投資における主体別ランキングの変化を示したものだ。それによると、15-19年にシェア約18%で首位であった日本は、20-24年には投資額がほぼ半減し、6位へ順位を下げた。これに対し首位に浮上したのは米国で、20-24年の投資額は約5割増加し、シェアも約20%へ上昇した。そして何より伸長著しいのが中国だ。中国は日本、韓国を上回り、20-24年に3位へ浮上した。投資額は15-19年に比べ約3倍に膨らみ、シェアは約13%と一気に2ケタ台に乗せた。

中国の対ASEAN製造業FDIは2010年代後半以降に加速した。この動きは、米国で第1期トランプ政権が発足し、米中間で報復関税の応酬が生じるなど貿易摩擦が激化した時期と重なる。これ以降、中国の対ASEAN・FDIは製造業主導の性格を一層強めることになった。中国が製造業投資に傾注するのは、米中対立の長期化など地政学リスクの高まりという要因が大きい。巨額の対中貿易赤字を抱える米国が中国からの輸入品流入に対して警戒を強める中、中国企業は対外環境の変化に対応するため、ASEAN諸国へ生産拠点を移転し、悪影響を軽減しようとした。また、中国経済の成長鈍化などを受け、成長余地の大きい

2015-19年				2020-24年				
順位	国名	金額 (百万ドル)	シェア	順位	国名	金額 (百万ドル)	増減率	シェア
1	日本	34,377	18.1%	1	米国	40,196	51%	20.2%
2	米国	26,670	14.0%	2	シンガポール	37,262	44%	18.7%
3	シンガポール	25,946	13.7%	3	中国	25,254	209%	12.7%
4	韓国	13,397	7.1%	4	香港	22,814	103%	11.4%
5	香港	11,249	5.9%	5	韓国	17,674	32%	8.9%
6	中国	8,180	4.3%	6	日本	16,128	-53%	8.1%
7	英国	5,100	2.7%	7	台湾	11,678	231%	5.9%
8	オランダ	3,989	2.1%	8	オランダ	4,709	18%	2.4%
9	台湾	3,530	1.9%	9	スイス	4,467	46%	2.2%
10	スイス	3,062	1.6%	10	ドイツ	4,109	36%	2.1%
	総額	189,893	100.0%		総額	199,448	5%	100.0%

(注)ネット、フローベース。金額は5年分の合計。増減率は2015-19年に対するもの。

(資料)ASEAN事務局のデータベースより筆者作成。

図表5 ASEANの対内FDI額、主体別ランキング（製造部門）

ASEAN諸国へ進出し、生産・販売を強化する企業も増えている。実際、中国の公式統計（「中国対外直接投資統計公報」）では中国の対ASEAN・FDI（フロー）は拡大を続けており、24年には全体に占めるシェアが約18%と過去最高を記録した。香港など第3地域を経由してASEANに流れ込むFDIも加えれば、実際のシェアはもっと高くなるはずである。

（2）日米中比較—中国は製造主導

次に日本、米国、中国からASEANへのFDI（フロー）を業種面で比較しよう。

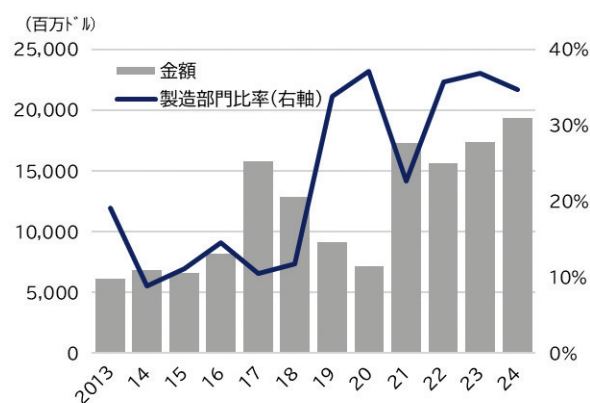
まず、日本からASEANへのFDIは、20-24年に金融・保険、製造、輸送・倉庫、卸売り・小売りの順に金額が多かった。このうち金融・保険と輸送・倉庫は15-19年と比べてそれぞれ約50%増、約6倍増と大幅に拡大。半面、製造は34%減、卸売り・小売りは約10%減となった。その結果、15-19年に最大セクターであった製造は、20-24年は金融・保険に抜かれ2位に後退した。単年ベースでも製造は24年に前年比約40%減の29億2500万ドルとなり、マイナス（流出超）となった20年を除くと、12年（17億6600万ドル）以来の低水準であった。日系企業の生産拠点が集積するASEANで製造業投資は鈍化している。

一方、米国の20-24年のASEAN向けFDIは、金融・保険、製造、専門サービス（法律・会計サービス、経営コンサルティング、研究・開発、広告・市場調査など）、情報通信の順に規模が大きい。最大の金融・保険は15-19年に比べ約3倍の1530億ドルへ膨らみ、2位製造も約2倍に増加した。半面、専門サービスは43%減と減少した。1位の金融・保険は米国の対ASEAN・FDI全体の6割強を占め、規模が突出している。既述の通

り、米国はASEANで最大の投資国であるが、その9割近くがシンガポール向けだ。米国の対ASEAN・FDIはシンガポールの金融・保険セクターへの集中によって大きく牽引されている。

最後に中国について見る。20-24年のASEAN向けFDIは、製造、不動産、卸売り・小売りの順に多い。とりわけ製造は、15-19年と比べ3.5倍に急増、全体に占めるシェアも33%と約2倍に拡大し、中国の対ASEAN・FDI全体を大きく押し上げた。この点は、金融・保険が最大セクターである日米両国、特に金融主導の色彩が濃い米国とは大きく異なるものだ。製造以外では不動産が15-19年比で9%増、卸売り・小売りが62%増となった一方、金融・保険は5%減となった。このうち不動産は15-19年に製造を大きく上回る最大セクターであったが、20-24年は伸び悩み、2位へ後退した。中国国内での不動産市況の悪化などを背景に中国企業のASEANでの不動産事業に急ブレーキがかかっている可能性を示唆している。

ASEAN製造部門への中国からのFDI（フロー）を時系列で見ると、17-18年に高水準を記録した後、新型コロナ感染拡大などの影響で落ち込んだが21年以降は再び拡大基調を強めている（図表6）。中国の対ASEAN・FDI全体に占める製造の



(注)フロー、ネットベース。
(資料)ASEAN事務局の統計より筆者作成。

図表6 中国の対ASEAN・FDI（製造部門）

シェアは、19年以降30%台を中心に推移し、それ以前に10%台が多かったのに比べると高水準だ。製造へのFDIは24年に前年比6%増の約67億ドルと過去最高を記録し、中国はシンガポール（約103億ドル）に次ぐ2位と過去最高の順位を記録し、日本を3年連続で上回った。1位であるシンガポール発のFDIにも中国企業の実施分が少なからず含まれているため、「ASEAN製造業投資の事実上の主役は中国企業」（シンガポール地元紙）との指摘もある。

（3）中国企業の事例

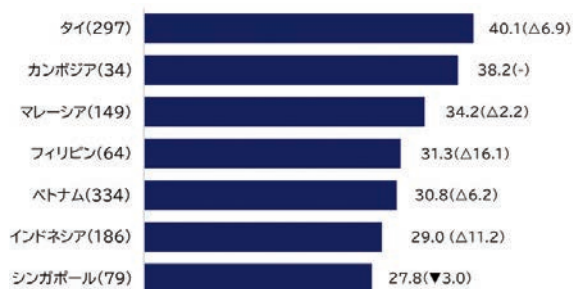
統計面から確認される製造部門における中国の台頭は、中国企業がASEAN各国で生産拠点の増強を進めているという近年の動向とも整合的である。ジェトロが26年2月に公表した報告書「中国企業のASEAN展開に関する動向把握」によると、中国企業の進出が顕著な電気自動車（EV）などの新エネルギー車関連ではタイ、マレーシア、インドネシアでいずれも6社、ベトナムで3社の完成車メーカーが現地生産を開始済み、あるいは計画中である。これらの国々ではバッテリー、部品メーカーの進出も増えている。こうした中国企業の攻勢に押される形で、ASEAN新車市場では日本車のシェアが低下している。25年には主要6カ国（インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム、フィリピン、シンガポール）で日本車の年間販売台数が合計227万台となり、19年比で22%減少した。さらに同じジェトロの調査では、他業種でも中国企業の進出拡大が目立っており、家電ではタイにおいて中国企業7社がエアコン、冷蔵庫、電子レンジなど、ベトナムで同6社がエアコン、掃除機、テレビなど、インドネシアで同6社がエアコン、冷蔵庫などの工場を稼働ま

たは計画中であり、プリント基板（PCB）、産業用ロボット、建設機械などでも中国企業の動きが活発化している。

4. 日本企業を取り巻く環境～牙城が揺らぐ

（1）最大のライバルは中国

ここまで見てきた通り、ASEANの昨今の対内FDI動向からは、米国や中国が存在感を高める一方で、日本企業の相対的な地位低下が進んでいることが確認できる。特に日本企業が主導的な役割を担ってきた製造部門で勢いが鈍化し、代わって中国企業が急速に台頭している点が注目される。こうした状況のもと、在ASEAN日系企業の間では中国企業への警戒感が強まっている。ジェトロが25年11月に公表した「進出日系企業実態調査、アジア・オセアニア編」によると、在ASEAN日系製造企業が最大の競争相手として中国企業を挙げる割合は34%と最多で、地場企業（22%）、日本企業（同）を上回った。国別に見ると、中国企業を最大の競争相手と回答した割合は、タイ（40%）、カンボジア（38%）、マレーシア（34%）、フィリピン（31%）、ベトナム（同）などで高かった（図表7）。これらの国々ではいずれも前年に比べ中国企業を挙げた割合が大きく上昇した。また、中国企業を最大の競争相手と認識



（注）国名後の括弧内は回答企業数。%表示の数字後の括弧内は24年度に比べた増減幅。-は比較不能。
（資料）ジェトロ「2025年度海外進出日系企業実態調査、アジア・オセアニア編」より筆者作成。

図表7 競争力が最も強い相手として中国企業を挙げた割合（製造業、ASEAN国別）

する分野は、製造業の中でも国ごとに特徴がある。タイ、ベトナム、マレーシアでは電気・電子機器部品、インドネシアでは一般機械が最も多い。タイ、ベトナム、インドネシアでは輸送機器部品を挙げる企業も目立つ。中国企業の台頭は、現地日系企業の収益に無視できない影響を及ぼしつつあり、日系企業は価格の引き下げやコスト削減などの対策に追われているという。

(2) 中ASEAN連携も相次ぐ

技術力、資金力、ブランド力を高める中国企業は、ASEAN企業にとって協業パートナーとしての重要性も増している。日本企業はASEAN市場への進出に際し、現地で人脈、ノウハウ、販路などを有する地元企業との合弁等を通じて事業を展開するケースが多かった。ASEAN企業にとっても有力投資国・日本の企業は長期にわたり緊密な関係を築いてきた有力パートナーである。しかし、近年ではこの構図に変化が見られ、対ASEAN・FDIの新たな担い手となった中国企業との連携を志向するASEAN企業が増えている。その動きは、自動車、家電、通信、IT（情報技術）、エネルギー、小売りなど幅広い産業分野に広がっている。

象徴的なのは自動車業界だ。タイやマレーシア、フィリピンなどで日本企業と関係の深い地元大手企業が、EVやその基幹部品といった有望分野で、比亞迪（BYD）など中国大手企業と生産・販売の両面で連携する事例が相次ぐ。通信分野でも、タイやインドネシア、カンボジアなどで、華為技術（ファーウェイ）や中興通訊（ZTE）など中国企業と、通信網の高度化や人材育成で協力するASEAN企業が増えている。またIT関連でも電子決済、人工知能（AI）の活用、自動運転技

術など多様な領域で中国企業との協業が進んでいる。このように中ASEAN間の企業連携が広がる背景には、米中対立の長期化などで先進国市場での事業環境が悪化する中、有望なASEAN市場の開拓を狙う中国側と、さまざまな産業分野で技術力・資金力を高める中国企業との協業に実利を求めるASEAN側の利害が一致していることがある。

中ASEAN間の企業連携は今後さらに進むとみられる。その背景には、ASEAN諸国において中国との関係強化を志向するムードが強まっていることもある。例えば、シンガポールの有力シンクタンク、ISEASユソフ・イシャック研究所が、ASEAN各国の政府・産業界・学界などの識者を対象に実施した最新調査によれば、米国か中国かの選択を迫られた場合、「中国を選ぶ」と回答した人は52%と、「米国を選ぶ」とする回答の48%を上回った。同調査はASEAN諸国における米中両大国への意識動向を探るうえで重要な指標とされており、最新調査は26年1～2月に実施され、2008人が回答している。中国を選ぶ割合は25年より4ポイント強上昇し、米国を上回る結果となった。国別に見ると、インドネシア（80%）、マレーシア（68%）、シンガポール（66%）などで中国を選好する回答が多い。

背景としては、インドネシアやマレーシアなどイスラム教徒が多い国々で、イスラエルによるパレスチナ自治区ガザへの攻撃などを受けて米国を選ぶ割合が低下したほか、25年に発足した第2期トランプ政権による強引な政策運営への懸念もあり、両国を含むASEAN諸国で米国から距離を置く動きが広がった可能性がある。一方、同調査では「信頼できる国・地域連合」を尋ねる質問もあり、日本は国際法順守や経済力への評価を背景に、8年連続で1位を維持した。政治、経済の両

面で長年にわたりASEANと良好な関係を築いてきた日本への評価は依然として高いものの、国際環境が大きく変化する中で、ASEAN域内では中国への志向が強まりつつある点には留意が必要であろう。

おわりに

本稿では、ASEANへの対内FDI動向における近年の変化を、各種統計データをもとに検証した。米国が引き続き最大の投資国として存在感を示す一方、日本の勢いは相対的に陰りが見え始めており、中国が製造業を中心に急速に台頭していることが確認された。とりわけ、日本企業が長年にわたり強みを発揮してきた製造分野において、中国企業はASEAN各国で生産拠点の整備を加速させている。在ASEAN日系企業が中国企業を最大の競合として意識するようになっている実態は、この変化の深刻さを物語っている。

では、このような環境のなかで日本企業はいかにしてASEANでの競争力を維持・強化していけばよいのか。筆者が重要だと考えるのは、「速さ」や「安さ」では勝負せず、時間をかけて培ってきた関係と信頼を財産として活かすことである。かつて日本企業がASEAN各国でパートナー企業や現地社会と時間をかけて積み上げてきた信頼関係は、一朝一夕に形成できるものではない。品質へのこだわりや誠実な経営姿勢、そして約束を守るという実績の積み重ねは、依然として日本企業の大きな強みであり続けている。

加えて、現地の人材育成や技術移転を通じて産業基盤の強化に貢献してきた歴史も、日本企業への根強い信頼の源となっている。都市化の加速や環境問題への対応、エネルギー転換といった課題に直面するASEAN各国において、日本が蓄積し

てきた技術やノウハウが求められる場面は少ない。こうした課題に積極的に関わっていく姿勢は、単なるビジネス上の戦略を超えて、地域社会との関係をより深いものにするはずだ。

前述の調査で日本が「信頼できる国」として8年連続首位を維持しているという事実は、こうした積み重ねの結果でもあろう。変化の激しい国際環境の中でも、この評価を揺るぎないものにしていくことこそが、日本企業がASEANで長期的な競争優位を確保するための土台になると筆者は考える。

変化を成長のバネにする ―― 中東情勢とシンガポールの現実的なエネルギー戦略

CC Innovation Singapore Pte. Ltd. 別 所 雄 紀

はじめに

シンガポールは、いま中東情勢の緊迫化を冷静に、かつ強い関心を持って注視しています。エネルギーのほぼ全てを輸入に頼るこの国にとって、外部の混乱はコスト上昇や供給網の寸断に直結する課題だからです。しかし、現地で感じるのは悲観的な空気ではありません。「外部環境が変わるなら、自国のシステムをより強く、効率的に作り変えればいい」という、前向きで現実的なエネルギー戦略の加速です。本稿では、シンガポールがいかにして不確実性を成長の糧に変えようとしているのか、その現在地を報告します。

外部リスクを「変化のきっかけ」と捉える

現在の中東情勢によるエネルギー価格の高止まりは、シンガポールにとって避けては通れない課題です。電力供給の約95%を輸入天然ガス（LNG）に依存している以上、国際価格の変動は、製造業のコストから一般家庭の電気代まで、経済全体にダイレクトに波及します。そのような中でシンガポールの強みは、こうしたリスクを単なる「不運」として受け流さない点にあります。政府や主要企業は、これを機にエネルギー効率を一段引き上げ、特定の調達先に頼り切らない構造への転換をさらに一段階進めるための「好機」と捉えています。混乱を嘆く時間を、次世代のインフラへと脱皮するための投資判断の時間に充てているのです。

「4つのスイッチ」による着実な備え

シンガポールが以前から進めているエネルギー源の多角化戦略「4つのスイッチ（The 4 Switches）」は、現在、単なる計画を超えて社会実装のフェーズに入っています。

- ・天然ガスの多角化：単一の調達先やルートに依存しないよう、世界中の生産拠点からLNGを確保し、かつ国内の貯蔵ターミナルの拡張を進めることで、供給の安定性を高めています。
- ・太陽光の最大活用：土地の制約を克服するため、ダムの貯水池を利用した大規模な浮体式ソーラーパネルの設置や、都市部のビルの壁面・屋上へのパネル設置を標準化しています。
- ・地域電力網の構築：隣国との連携を強化し、ラオスやインドネシアなどから再エネ電力を直接引き込む国際送電網の構築が具体化しています。これは「エネルギーの輸入」から「クリーン電力の共有」へのシフトを意味します。
- ・低炭素技術の追求：水素やアンモニアなど、燃焼時に二酸化炭素を出さない新しい燃料の実装に向け、政府支援のもとでインフラ整備や燃焼テストが官民一体で急ピッチに進められています。

これらを支えているのが、高度な「デジタル技術」です。AIによる需要予測やスマートグリッドによって都市全体のエネルギー消費を最適化し、無駄を徹底的に排除する仕組みが、社会の目に見えない裏方として当たり前機能しつつあります。

ルール作りで新しい活力を生む

シンガポールの戦略で最も特徴的なのは、自らに厳しいルールを課すことで、逆に新しい投資とビジネスを呼び込んでいる点です。

その象徴が「炭素税」です。2026年現在、1トンあたり25ドルの炭素税を導入していますが、これは企業に負担を強いることだけが目的ではありません。「エネルギー効率を高めることが、将来の競争力に直結する」という国家の方針を数字で示すことで、企業の投資判断を促していると言えます。

この明確なロードマップがあるからこそ、世界中から脱炭素に関連する最新技術やスタートアップ、そしてグリーン金融が集まります。エネルギー不足というピンチを、アジアにおけるグリーンビジネスの拠点としての地位を固めるための「レバレッジ (挺子)」へと転換しているのです。

結びに代えて ― 柔軟に対応し、進化し続ける

シンガポール法人から見える景色は、リスクを恐れる姿ではなく、リスクを「より良くなるためのチャンス」としてしなやかに取り込んでいく姿です。

エネルギー価格の高騰という課題に対しても、それを与えられた条件として受け入れ、その上で最も効率的な解をいち早く導き出す。こうした「不確実な時代を前提にした柔軟な姿勢」と「スピード感」は、同じく資源制約という共通の悩みを抱える日本の産業界にとっても、現状を打破し、次の一手を考えるための大きな示唆を与えてくれるのではないのでしょうか。

2025年 北陸の港湾貨物取扱量実績

北陸AJEC 酒 井 秀 行

北陸3県内にある5港湾（伏木富山港、七尾港、金沢港、福井港、敦賀港）の2025年の港湾統計をとりまとめたので、貨物取扱量とコンテナ貨物取扱量について報告する。なお、本報告内容は、提供機関及び「国土交通省港湾調査」の調査票情報を利用して独自に集計等を行ったものである。

1. 貨物取扱量実績の推移

（1）貨物取扱量の推移（表1、図1）

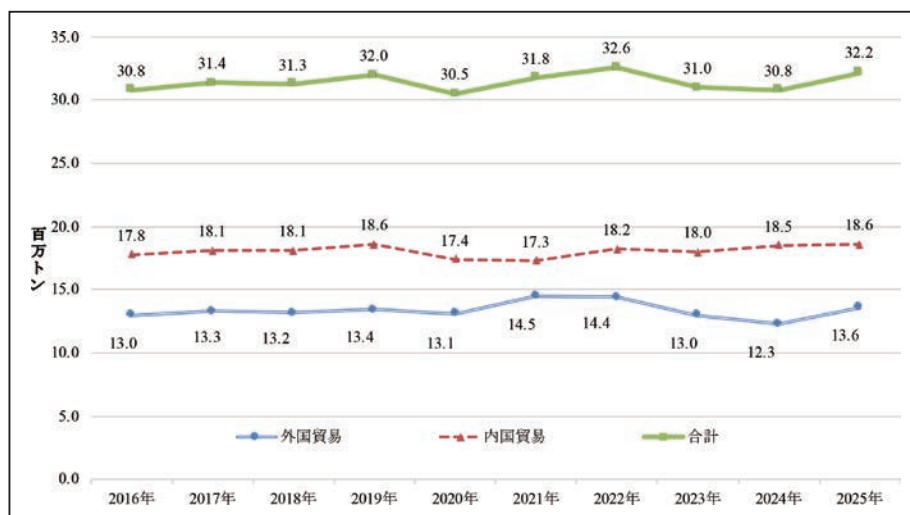
- ・2025年の北陸5港湾の貨物取扱総量は、32.2百万トン、前年比（以下同）+4.6%となった。これを外国貿易、内国貿易別にみると、外国貿易取扱量が13.6百万トン、+10.8%、内国貿易取扱量が18.6百万トン、+0.6%となった。過去10年間の推移をみると、貨物取扱総量は過去10年間で上から2番目に高い水準、外国貿易取扱量は過去10年間で上から3番目に高い水準、内国貿易取扱量は過去10年間で最も

高い水準となった。

- ・2025年の外国貿易、内国貿易別の増減要因については「（2）各港湾の実績」で詳述するが、ここでは主要取扱品目の動きから北陸の輸出・輸入、移出・移入の状況を概括する。まず、輸出は2.2百万トン、+1.3%となった。これは、輸出品目1位で全輸出取扱量の39.7%を占める伏木富山港の「完成自動車」こそ▲5.9%と減少したものの、他4港湾の合計輸出取扱量が+7.3%となったことによる。また、輸入は11.4百万トン、+12.8%となった。これは、全輸入取扱量の48.8%を占める伏木富山港、七尾港、敦賀港の「石炭」（北陸電力の石炭火力発電所向け）が+4.4%となったことなどによる。

次に、移出は7.1百万トン、+2.5%となった。これは、全移出取扱量の92.0%を占める敦賀港の移出量が▲1.6%（▲10.5万トン）

【図1】北陸港湾貨物取扱量の推移



【表 1】 港湾別貨物取扱量実績の推移（外国・内国貿易）

（単位：トン、％）

		2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	前年比
伏木富山	外国貿易	4,420,446	4,633,840	4,650,153	5,135,435	4,874,201	5,205,222	5,650,734	5,182,068	4,962,692	4,929,022	▲ 0.7
	輸出	935,455	1,098,888	1,200,279	1,230,801	1,213,556	1,261,546	1,706,789	1,557,384	1,458,393	1,437,057	▲ 1.5
	輸入	3,484,991	3,534,952	3,449,874	3,904,634	3,660,645	3,943,676	3,943,945	3,624,684	3,504,299	3,491,965	▲ 0.4
	内国貿易	1,971,355	2,059,756	2,016,750	1,599,812	1,391,921	1,490,132	1,525,278	1,458,909	1,134,117	1,146,229	1.1
	移出	113,882	144,347	124,953	236,854	133,968	113,942	141,963	130,275	105,703	186,557	76.5
	移入	1,857,473	1,915,409	1,891,797	1,362,958	1,257,953	1,376,190	1,383,315	1,328,634	1,028,414	959,672	▲ 6.7
	計	6,391,801	6,693,596	6,666,903	6,735,247	6,266,122	6,695,354	7,176,012	6,640,977	6,096,809	6,075,251	▲ 0.4
	前年比	96.4%	104.7%	99.6%	101.0%	93.0%	106.9%	107.2%	92.5%	91.8%	99.6%	
七尾	外国貿易	3,490,050	3,430,639	3,062,017	2,679,736	3,019,048	3,414,022	3,610,543	2,635,223	1,807,960	3,271,322	80.9
	輸出	141,561	133,728	99,448	77,355	80,875	93,261	67,341	66,333	9,714	57,051	487.3
	輸入	3,348,489	3,296,911	2,962,569	2,602,381	2,938,173	3,320,761	3,543,202	2,568,890	1,798,246	3,214,271	78.7
	内国貿易	440,216	403,353	382,962	393,372	469,378	548,186	607,320	380,886	210,487	742,990	253.0
	移出	208,104	191,143	186,499	181,687	221,646	257,065	278,714	184,792	132,613	320,342	141.6
	移入	232,112	212,210	196,463	211,685	247,732	291,121	328,606	196,094	77,874	422,648	442.7
	計	3,930,266	3,833,992	3,444,979	3,073,108	3,488,426	3,962,208	4,217,863	3,016,109	2,018,447	4,014,312	98.9
	前年比	99.2%	97.6%	89.9%	89.2%	113.5%	113.6%	106.5%	71.5%	66.9%	198.9%	
金沢	外国貿易	1,133,070	1,224,146	1,440,913	1,429,635	1,207,180	1,229,600	1,191,420	1,319,908	1,245,157	1,297,425	4.2
	輸出	494,406	526,647	589,074	540,825	392,754	478,046	505,497	538,796	437,449	439,485	0.5
	輸入	638,664	697,499	851,839	888,810	814,426	751,554	685,923	781,112	807,708	857,940	6.2
	内国貿易	2,248,448	2,188,449	2,087,337	2,054,325	1,815,709	1,864,867	1,936,163	1,879,158	1,777,424	1,776,595	▲ 0.0
	移出	47,627	37,234	53,267	37,266	25,691	24,401	28,542	45,256	39,254	43,078	9.7
	移入	2,200,821	2,151,215	2,034,070	2,017,059	1,790,018	1,840,466	1,907,621	1,833,902	1,738,170	1,733,517	▲ 0.3
	計	3,381,518	3,412,595	3,528,250	3,483,960	3,022,889	3,094,467	3,127,583	3,199,066	3,022,581	3,074,020	1.7
	前年比	99.6%	100.9%	103.4%	98.7%	86.8%	102.4%	101.1%	102.3%	94.5%	101.7%	
福井	外国貿易	272,975	285,257	286,364	272,407	262,960	295,985	307,235	336,315	279,152	244,487	▲ 12.4
	輸出	57,831	41,117	32,853	29,598	40,886	31,408	34,109	96,988	86,182	67,359	▲ 21.8
	輸入	215,144	244,140	253,511	242,809	222,074	264,577	273,126	239,327	192,970	177,128	▲ 8.2
	内国貿易	1,204,610	1,291,473	1,419,001	1,316,919	1,101,076	1,000,042	1,063,738	922,284	978,882	862,783	▲ 11.9
	移出	35,834	29,711	40,033	22,706	11,061	7,144	11,245	12,219	13,890	17,962	29.3
	移入	1,168,776	1,261,762	1,378,968	1,294,213	1,090,015	992,898	1,052,493	910,065	964,992	844,821	▲ 12.5
	計	1,477,585	1,576,730	1,705,365	1,589,326	1,364,036	1,296,027	1,370,973	1,258,599	1,258,034	1,107,270	▲ 12.0
	前年比	95.0%	106.7%	108.2%	93.2%	85.8%	95.0%	105.8%	91.8%	100.0%	88.0%	
敦賀	外国貿易	3,700,177	3,742,634	3,789,700	3,886,656	3,780,438	4,356,912	3,622,325	3,508,745	3,975,957	3,850,883	▲ 3.1
	輸出	348,665	389,786	296,158	218,250	190,691	267,038	296,989	249,098	148,960	168,153	12.9
	輸入	3,351,512	3,352,848	3,493,542	3,668,406	3,589,747	4,089,874	3,325,336	3,259,647	3,826,997	3,682,730	▲ 3.8
	内国貿易	11,942,429	12,160,012	12,171,445	13,259,164	12,619,040	12,382,318	13,091,676	13,328,318	14,437,757	14,119,861	▲ 2.2
	移出	5,709,531	5,798,371	5,875,909	6,216,641	5,962,585	5,762,464	6,056,063	6,206,438	6,642,504	6,537,954	▲ 1.6
	移入	6,232,898	6,361,641	6,295,536	7,042,523	6,656,455	6,619,854	7,035,613	7,121,880	7,795,253	7,581,907	▲ 2.7
	計	15,642,606	15,902,646	15,961,145	17,145,820	16,399,478	16,739,230	16,714,001	16,837,063	18,413,714	17,970,744	▲ 2.4
	前年比	102.2%	101.7%	100.4%	107.4%	95.6%	102.1%	99.8%	100.7%	109.4%	97.6%	
合計	外国貿易	13,016,718	13,316,516	13,229,147	13,403,869	13,143,827	14,501,741	14,382,257	12,982,259	12,270,918	13,593,139	10.8
	輸出	1,977,918	2,190,166	2,217,812	2,096,829	1,918,762	2,131,299	2,610,725	2,508,599	2,140,698	2,169,105	1.3
	輸入	11,038,800	11,126,350	11,011,335	11,307,040	11,225,065	12,370,442	11,771,532	10,473,660	10,130,220	11,424,034	12.8
	内国貿易	17,807,058	18,103,043	18,077,495	18,623,592	17,397,124	17,285,545	18,224,175	17,969,555	18,538,667	18,648,458	0.6
	移出	6,114,978	6,200,806	6,280,661	6,695,154	6,354,951	6,165,016	6,516,527	6,578,980	6,933,964	7,105,893	2.5
	移入	11,692,080	11,902,237	11,796,834	11,928,438	11,042,173	11,120,529	11,707,648	11,390,575	11,604,703	11,542,565	▲ 0.5
	計	30,823,776	31,419,559	31,306,642	32,027,461	30,540,951	31,787,286	32,606,432	30,951,814	30,809,585	32,241,597	4.6
	前年比	99.9%	101.9%	99.6%	102.3%	95.4%	104.1%	102.6%	94.9%	99.5%	104.6%	
外貿比率		42.2%	42.4%	42.3%	41.9%	43.0%	45.6%	44.1%	41.9%	39.8%	42.2%	

（出所） 富山県土木部港湾課、石川県土木部港湾課、福井県土木部港湾空港課

（注） 対象港湾は、伏木富山港、七尾港、金沢港、福井港、敦賀港の5港

となったものの、他4港湾の合計移出取扱量が+94.9%（+27.6万トン）となったことによる。また、移入は11.5百万トン、▲0.5%となった。これは、全移入取扱量の65.7%を占める敦賀港の移入量が▲2.7%となったことなどによる。

（2）各港湾の実績（表1、表2、表3）

①伏木富山港

- ・伏木富山港の貨物取扱総量は、6,075千トンで▲0.4%と減少した。内訳では、外国貿易が4,929千トンで▲0.7%、内国貿易が1,146千トンで+1.1%であった。
- ・外国貿易は、輸出が▲1.5%と減少した。これは、輸出品目1位で取扱量の59.9%を占める「完成自動車」が▲5.9%と減少したことなどによる。
- ・輸入も▲0.4%と減少した。これは、輸入品目1位で取扱量が38.0%の「木材チップ」が+15.1%と増加するも、輸入品目2位で取扱量が17.0%の「石炭」が▲39.6%と大幅減少したことなどによる。
- ・内国貿易は、移出が+76.5%と大幅増加した。これは、移出品目1位で取扱量が27.8%の「その他石油製品」が+19.6%と増加、また移出品目2位で2024年にはなかった「セメント」を41千トン取り扱ったこと、さらに移出品目3位で取扱量が12.6%の「その他の石油」が+437.6%と大幅増加したことなどによる。
- ・移入は▲6.7%と減少した。これは、移入品目1位で取扱量が29.8%の「その他の石油」が+11.8%と増加するも、移入品目3位で取扱量が15.7%の「セメント」が▲21.1%、移

入品目4位で取扱量が12.7%の「重油」が▲28.5%と減少したことなどによる。

②七尾港

- ・七尾港の貨物取扱総量は、4,014千トンで前年比+98.9%とほぼ倍増した。内訳では、外国貿易が3,271千トンで+80.9%、内国貿易が743千トンで+253.0%であった。
- ・輸出は+487.3%と大幅増加した。これは、輸出品目1位で取扱量が65.9%の「完成自動車」が+292.6%と大幅増加したことなどによる。
- ・輸入も+78.7%と大幅増加した。これは、輸入品目1位で取扱量が81.6%の「石炭」が+68.2%と大幅増加したことなどによる。
- ・内国貿易は、移出が+141.6%と大幅増加した。これは、移出品目1位で取扱量が67.3%の「再利用資材」が+143.7%と大幅増加したことなどによる。
- ・移入も+442.7%と大幅増加した。これは、移入品目1位で2024年にはなかった「セメント」を152千トン、移入品目3位で2024年にはなかった「石炭」を100千トン取り扱ったことや、移入品目2位の「石灰石」が+86.0%と大幅増加したことなどによる。

③金沢港

- ・金沢港の貨物取扱総量は、3,074千トンで+1.7%と増加した。内訳では、外国貿易が1,297千トンで+4.2%、内国貿易が1,777千トンで▲0.0%であった。
- ・外国貿易は、輸出が+0.5%と増加した。これは、輸出品目1位で取扱量が37.4%の「その他輸送用車両」が+30.0%と増加するも、輸出品目2位で取扱量が26.6%の「産業機械」が▲16.6%、輸出品目3位で取扱量が

15.9%の「非金属鉱物」が▲3.9%と減少したなどによる。

- ・輸入も+6.2%と増加した。これは、輸入品目1位で取扱量が18.2%の「揮発油」が+49.1%と増加したことなどによる。
- ・内国貿易は、移出が+9.7%と増加した。これは、移出品目1位で取扱量が75.1%の「海上（船給水）」が+7.7%と増加したことなどによる。
- ・移入は▲0.3%と減少した。これは、移入品目1位で取扱量が69.0%の「揮発油」が▲6.7%と減少したことなどによる。

④福井港

- ・福井港の貨物取扱総量は、1,107千トンで▲12.0%と減少した。内訳では、外国貿易が

244千トンで▲12.4%、内国貿易が863千トンで▲11.9%であった。

- ・輸出は▲21.8%と減少した。これは、輸出品目1位で取扱量が63.0%の「金属くず」が+125.3%（+24千トン）と大幅増加するも、2024年に輸出品目1位で取扱量の78.1%を占めた「完成自動車」が▲63.2%（▲43千トン）と大幅減少したことによる。
- ・輸入は▲8.2%と減少した。これは、輸入品目1位の「非鉄金属」が+2.7%と増加したものの、同2位の「石炭」が▲12.0%と減少したことなどによる。
- ・内国貿易は、移出が+29.3%と増加した。これは、移出品目1位で2024年にはなかった「化学薬品」を7千トン取り扱ったことによ

【表2】主要取扱品目（外国貿易、2025年）

（単位：トン）

	伏木富山	取扱量	前年比	七 尾	取扱量	前年比	金 沢	取扱量	前年比	福 井	取扱量	前年比	敦 賀	取扱量	前年比
輸 出	完成自動車	861,300	▲ 5.9%	完成自動車	37,595	292.6%	その他 輸送用車両	164,286	30.0%	金属くず	42,433	125.3%	セメント	53,470	46.8%
	金属くず	153,332	7.7%	再利用資材	18,629		産業機械	116,839	▲ 16.6%	完成自動車	24,790	▲ 63.2%	その他 輸送機械	19,966	▲ 39.5%
	紙・パルプ	130,094	2.7%	産業機械	697	436.2%	非金属鉱物	69,925	▲ 3.9%	二輪自動車	136		ガラス類	19,679	▲ 26.7%
	自動車部品	76,029		原木	0	▲ 100.0%	その他 製造工業品	21,655	6.8%				染料・塗料・合 成樹脂・その他 化学工業品	17,232	5.4%
	金属製品	43,091	22.1%				再利用資材	9,480	▲ 40.5%				再利用資材	28,893	
（全輸出量）		1,437,057	▲ 1.5%		57,051	487.3%		439,485	0.5%		67,359	▲ 21.8%		168,153	12.9%
輸 入	木材チップ	1,326,833	15.1%	石炭	2,622,583	68.2%	揮発油	156,438	49.1%	非鉄金属	100,090	2.7%	石炭	2,360,027	▲ 15.7%
	石炭	595,109	▲ 39.6%	LPG(液化 石油ガス)	276,751	50.3%	糸及び 紡績半製品	156,247	1.9%	石炭	68,115	▲ 12.0%	木材チップ	503,188	2.8%
	LNG(液化 天然ガス)	498,130	31.8%	木材チップ	252,172	4,304.8%	その他の 石油	81,883	▲ 13.5%	鉄鋼	7,261		その他 林産品	470,156	156.6%
	その他 日用品	166,445		原木	43,000	53.2%	その他 輸送用車両	75,183	▲ 4.0%	製材	1,662	▲ 41.8%	染料・塗料・合 成樹脂・その他 化学工業品	179,282	9.0%
	その他 石油製品	145,471	143.7%	製材	14,765	▲ 16.7%	その他の 日用品	56,546	▲ 16.3%				非金属鉱物	62,038	▲ 1.8%
（全輸入量）		3,491,965	▲ 0.4%		3,214,271	78.7%		857,940	6.2%		177,128	▲ 8.2%		3,682,730	▲ 3.8%

（出所） 富山県土木部港湾課、石川県土木部港湾課、福井県土木部港湾空港課

（注） 前年の上位品目に同じ品目が無い場合、当年の前年比の記載はなし

（注） 前年の数値が速報値から確報値に修正している場合、前年比は確報値との比較

【表3】主要取扱品目（内国貿易、2025年）

（単位：トン）

	伏木富山	取扱量	前年比	七 尾	取扱量	前年比	金 沢	取扱量	前年比	福 井	取扱量	前年比	敦 賀	取扱量	前年比
移 出	その他 石油製品	51,836	19.6%	再利用資材	215,749	143.7%	海上 (船給水)	32,361	7.7%	化学薬品	7,221		完成自動車	4,600,575	▲2.3%
	セメント	41,200		非金属鉱物	62,987	80.3%	産業機械	6,990	73.7%	金属くず	4,498	▲54.7%	その他 輸送機械	715,860	▲4.7%
	その他の 石油	23,441	437.6%	LPG(液化 天然ガス)	35,412	4,440.0%	その他 輸送用車両	2,793	▲44.1%	非金属鉱物	3,603	31.0%	その他 製造工業品	258,040	9.8%
	紙・パルプ	14,472	▲18.4%	水	2,512	156.9%	鋼材	934	396.8%	麦	2,640	120.0%	セメント	166,180	0.7%
	染料・塗料・ 合成樹脂・ その他化学 工業品	10,912		砂利・砂	1,800	▲72.7%							産業機械	110,580	▲3.6%
(全移出量)		186,557	76.5%		320,342	141.6%		43,078	9.7%		17,962	29.3%		6,537,954	▲1.6%
移 入	その他の 石油	285,703	11.8%	セメント	151,599		揮発油	1,195,412	▲6.7%	その他の 石油	246,586	▲0.7%	完成自動車	4,377,765	▲4.5%
	揮発油	184,340	0.1%	石灰石	111,319	86.0%	セメント	201,325	81.8%	揮発油	227,638	▲6.6%	その他 輸送機械	1,794,610	▲0.5%
	セメント	150,819	▲21.1%	石炭	99,925		重油	120,748	2.3%	セメント	225,774	▲22.6%	石灰石	430,515	▲6.5%
	重油	122,163	▲28.5%	再利用資材	23,240	615.1%	LPG(液化 石油ガス)	76,001	▲8.2%	化学薬品	64,290	▲22.2%	野菜・果物	191,800	▲2.3%
	鋼材	47,125		原木	17,157	153.4%	砂利・砂	63,435	▲38.6%	重油	47,870	2.2%	製造食品	173,960	5.5%
(全移入量)		959,672	▲6.7%		422,648	442.7%		1,733,517	▲0.3%		844,821	▲12.5%		7,581,907	▲2.7%

（出所）富山県土木部港湾課、石川県土木部港湾課、福井県土木部港湾空港課

（注）前年の上位品目に同じ品目が無い場合、当年の前年比の記載はなし

（注）前年の数値が速報値から確報値に修正している場合、前年比は確報値との比較

り、移出品目2位の「金属くず」が▲54.7%と大幅減少した分を上回る取扱量になったことなどによる。

- ・移入は▲12.5%と減少した。これは、2024年の移入品目1位であった「セメント」が▲22.6%と減少したことなどによる。

⑤敦賀港

- ・敦賀港の貨物取扱総量は、17,971千トンで▲2.4%と減少した。内訳では、外国貿易が3,851千トンで▲3.1%、内国貿易が14,120千トンで▲2.2%であった。
- ・輸出は+12.9%と増加した。これは、輸出品目1位の「セメント」が+46.8%と増加したことなどによる。
- ・輸入は▲3.8%と減少した。これは、輸入品

目1位で取扱量の64.1%を占める「石炭」が▲15.7%と減少したことなどによる。

- ・内国貿易は、移出が▲1.6%と減少した。これは、移出品目1位で取扱量の70.4%を占める「完成自動車」が▲2.3%と減少したことなどによる。
- ・移入も▲2.7%と減少した。これは、移入品目1位で取扱量の57.7%を占める「完成自動車」が▲4.5%と減少したことなどによる。

2. コンテナ貨物取扱量の推移（表4、図2）

- ・外国貿易でコンテナ貨物を取り扱っている北陸の3港湾（伏木富山港、金沢港、敦賀港）の2025年のコンテナ貨物取扱量は、合計で116,659TEU、+0.5%となった。

・港湾別では、伏木富山港が51,377TEUで+1.6%、金沢港が44,111TEUで+1.1%、敦賀港が21,171TEUで▲3.0%となった。

・3港湾合計の過去10年間の推移をみると、過去10年間で4番目に低い水準となった。

【表4】北陸港湾コンテナ貨物取扱量実績の推移（外国貿易）

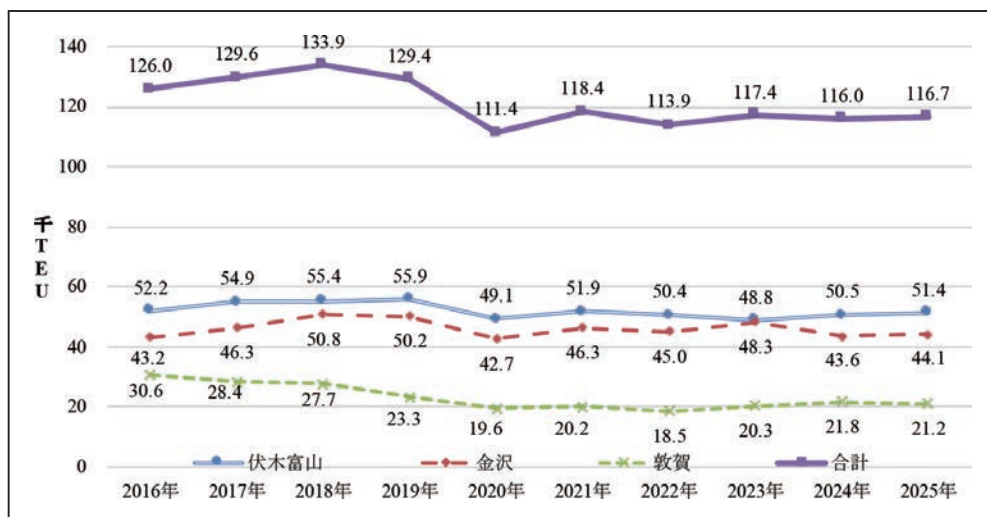
（単位：TEU、%）

		2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	前年比
伏木富山	輸 出	21,693	23,120	22,933	22,500	19,589	19,811	18,385	20,662	20,272	20,053	▲ 1.1
	輸 入	30,479	31,757	32,441	33,368	29,546	32,088	31,987	28,172	30,273	31,324	3.5
	計	52,172	54,877	55,374	55,868	49,135	51,899	50,372	48,834	50,545	51,377	1.6
金沢	輸 出	17,108	18,290	19,677	17,794	14,065	17,641	17,900	19,548	16,515	17,078	3.4
	輸 入	26,139	28,059	31,134	32,392	28,670	28,658	27,085	28,781	27,132	27,033	▲ 0.4
	計	43,247	46,349	50,811	50,186	42,735	46,299	44,985	48,329	43,647	44,111	1.1
敦賀	輸 出	11,317	10,680	10,175	8,030	6,627	6,932	6,459	7,047	5,769	5,568	▲ 3.5
	輸 入	19,301	17,671	17,536	15,287	12,931	13,265	12,079	13,219	16,062	15,603	▲ 2.9
	計	30,618	28,351	27,711	23,317	19,558	20,197	18,538	20,266	21,831	21,171	▲ 3.0
合 計	輸 出	50,118	52,090	52,785	48,324	40,281	44,384	42,744	47,257	42,556	42,699	0.3
	輸 入	75,919	77,487	81,111	81,047	71,147	74,011	71,151	70,172	73,467	73,960	0.7
	計	126,037	129,577	133,896	129,371	111,428	118,395	113,895	117,429	116,023	116,659	0.5

（出所）富山県土木部港湾課、石川県土木部港湾課、福井県土木部港湾空港課

（注）コンテナは「実入り」のものを示す

【図2】北陸港湾コンテナ貨物取扱量の推移



2025年度 北陸の空港利用状況

(小松空港・能登空港・富山空港)

北陸AJEC 酒井秀行

1. 利用客数

2025年度の小松・能登・富山空港の利用客数を
[表1、図1、図2]にとりまとめた。

国内線および国際線合わせての利用客数は、前
年度比+3.3%の1,982千人となった。ただし、
新型コロナウイルス感染拡大前の2019年度に比べ
ては、依然として▲20.1%と8割弱程度の水準に
とどまっている。

(1) 国内線

国内線の利用客数は1,700千人、前年度比+
3.6%となった(2019年度比▲21.3%)。

これを路線別にみると、羽田便が1,226千人、+
2.7%(同▲26.1%)、次いで福岡便187千人、+7.4%
(同+6.8%)、札幌便185千人、+4.7%(同+
19.3%)、那覇便96千人、+5.9%(同+19.1%)、チャー
ター便1.9千人、▲8.2%(同+39.0%)となった。

空港別では、小松空港が1,227千人、▲1.5%

(同▲21.5%)となった。羽田便841千人、▲4.7%

(同▲25.7%)、福岡便187千人、+7.4%(同+
6.8%)、札幌便101千人、+5.6%(同+16.9%)、
那覇便96千人、+5.9%(同+19.1%)、チャー
ター便1.9千人、▲29.9%(同▲14.8%)であった。

なお、仙台便と成田便については、利用客の減
少から航空会社が2020年度途中より運航から撤退
し、2021年度以降、ゼロとなっている。

富山空港は345千人、+4.5%(同▲21.0%)と
なった。羽田便257千人、+4.7%(同▲29.8%)、
札幌便84千人、+3.6%(同+22.3%)、チャー
ター便4.1千人、+6.9%(同+95.2%)であった。

能登空港の羽田便は129千人、+95.5%(同▲
20.7%)であった。

総じて、メイン路線の羽田便の利用客数につい
ては回復途上であるが、札幌便及び那覇便は新型
コロナウイルス感染拡大前の2019年度との対比で
2023年度から利用客数が上回り、福岡便も2025年

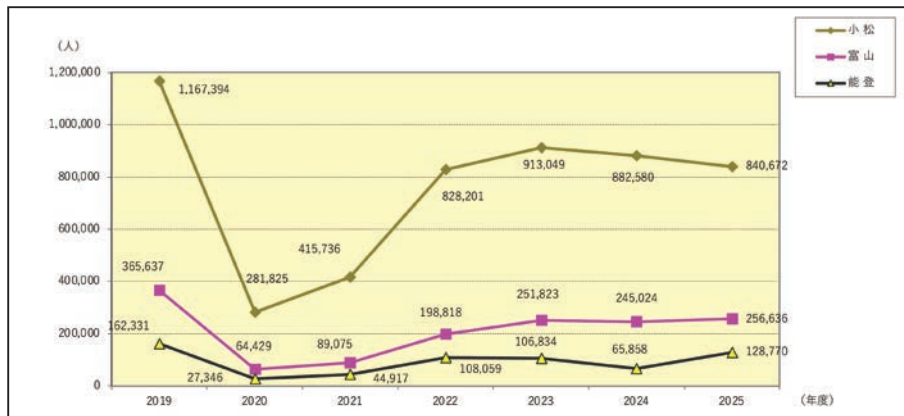
【表1】北陸の空港利用状況(小松・能登・富山)

利用者数(単位:人、%)

		小松空港					能登空港					富山空港					合計				
		2023 年度	2024 年度	2025 年度	前年度比 25/24	2019年度比 25/19	2023 年度	2024 年度	2025 年度	前年度比 25/24	2019年度比 25/19	2023 年度	2024 年度	2025 年度	前年度比 25/24	2019年度比 25/19	2023 年度	2024 年度	2025 年度	前年度比 25/24	2019年度比 25/19
国内線	羽田	913,049	882,580	840,672	▲4.7	▲25.7	106,834	65,858	128,770	95.5	▲20.7	251,823	245,024	256,636	4.7	▲29.8	1,271,706	1,193,462	1,226,078	2.7	▲26.1
	札幌	100,976	95,704	101,098	5.6	16.9	—	—	—	—	—	76,458	81,122	84,056	3.6	22.3	177,434	176,826	185,154	4.7	19.3
	福岡	164,964	173,851	186,765	7.4	6.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	164,964	173,851	186,765	7.4	6.8
	那覇	84,612	90,829	96,226	5.9	19.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84,612	90,829	96,226	5.9	19.1
	成田	—	—	—	—	▲100.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	▲100.0
	仙台	—	—	—	—	▲100.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	▲100.0
	チャーター便	5,500	2,666	1,869	▲29.9	▲14.8	0	0	0	—	—	902	3,834	4,099	6.9	95.2	6,402	6,500	5,968	▲8.2	39.0
	小計	1,269,101	1,245,630	1,226,630	▲1.5	▲21.5	106,834	65,858	128,770	95.5	▲20.7	329,183	329,980	344,791	4.5	▲21.0	1,705,118	1,641,468	1,700,191	3.6	▲21.3
国際線	台北	129,963	147,305	151,136	2.6	40.3	—	—	—	—	—	11,777	10,780	3,868	▲64.1	▲91.8	141,740	158,085	155,004	▲1.9	0.0
	上海	4,520	24,919	25,737	3.3	▲36.1	—	—	—	—	—	10,759	25,570	21,290	▲16.7	11.5	15,279	50,489	47,027	▲6.9	▲20.8
	ソウル	9,364	39,198	45,787	16.8	83.4	—	—	—	—	—	0	0	0	—	▲100.0	9,364	39,198	45,787	16.8	0.3
	香港	0	0	24,421	—	▲4.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0	24,421	—	▲4.1
	大連	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	10,668	3,005	▲71.8	▲84.3	0	10,668	3,005	▲71.8	▲84.3
	チャーター便	548	0	0	—	▲100.0	888	0	0	—	▲100.0	18,805	18,684	6,352	▲66.0	139.4	20,241	18,684	6,352	▲66.0	▲55.0
	小計	144,395	211,422	247,081	16.9	18.6	888	0	0	—	▲100.0	41,341	65,702	34,515	▲47.5	▲68.3	186,624	277,124	281,596	1.6	▲11.7
	合計	1,413,496	1,457,052	1,473,711	1.1	▲16.7	107,722	65,858	128,770	95.5	▲21.5	370,524	395,682	379,306	▲4.1	▲30.4	1,891,742	1,918,592	1,981,787	3.3	▲20.1

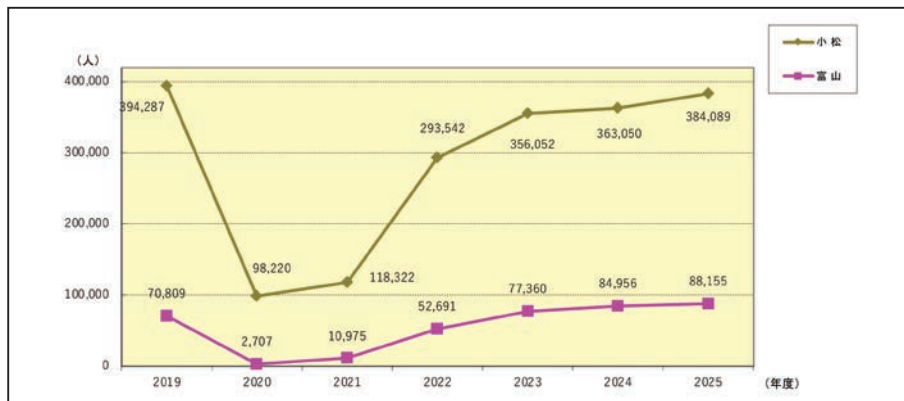
出所: 石川県 企画振興部 空港企画課、富山県 交通政策局 航空政策課

【図1】東京便利用客の推移



出所：石川県 企画振興部 空港企画課、富山県 交通政策局 航空政策課
 (注) 小松の東京便には成田便を含む

【図2】国内線（東京便以外）利用客の推移



出所：石川県 企画振興部 空港企画課、富山県 交通政策局 航空政策課

度から上回っている。航空機を利用せざるを得ない地域、もしくは航空機を利用することにより最も時間短縮が図れる地域への移動に関しては、ますます国内線による移動が活発になってきていると言えよう。

(2) 国際線

国際線については、新型コロナウイルス感染拡大の影響等で台北便、上海便、ソウル便は2020～22年度運航を取りやめていたが、2023年度以降定期便や臨時便、チャーター便として運航が再開、また大連便は2020～23年度取り止めていたが、2024年度に定期便が運航再開した。加えて香港便

も2020～24年度取り止めていたが、2025年度に定期便が運行再開した。結果的に2025年度の利用客数は282千人、前年度比+1.6%となった。ただし新型コロナウイルス感染拡大前の2019年度対比では▲11.7%とまだ回復途上である。

これを路線別にみると、台北便が155千人、前年比▲1.9%（2019年度比+0.0%）、次いで上海便47千人、▲6.9%（同▲20.8%）、ソウル便46千人（但し、富山空港のソウル便は含まれない）、+16.8%（同+0.3%）、チャーター便（富山空港のソウル便はこちらに含まれる）は6千人、▲66.0%（同▲55.0%）となった。また大連便は3千人、▲71.8%（同▲84.3%）となった。

空港別では、小松空港が247千人、+16.9%（同+18.6%）となった。台北便151千人、+2.6%（同+40.3%）、ソウル便46千人、+16.8%（同+83.4%）、上海便26千人、+3.3%（同▲36.1%）、チャーター便は就航実績がなかった。

富山空港は35千人、▲47.5%（同▲68.3%）となった。このうち2023年度から定期便が再開していた上海便は21千人、▲16.7%（同+11.5%）、臨時便を運航した台北便は4千人、▲64.1%（同▲91.8%）、チャーター便は6千人、▲66.0%（同+139.4%）であった。また2024年度から定期便を再開していた大連便は3千人（2019年度比▲84.3%）であった。

能登空港は国際便についてはチャーター便のみであるが、2025年度については就航がなかった。

2. 貨物取扱量

小松・富山空港の取扱貨物量の過去10年間の推移をとりまとめた。[表2、図3]

2025年度の両空港の貨物取扱量の合計は3,457トンで、前年度比▲9.6%（2019年度比▲63.0%）となった。

空港別にみると、小松空港はウエイトの大きい国際貨物が減少し▲9.5%（同▲62.3%）となった。富山空港は、ほぼ全量が国内貨物で▲11.9%（同▲70.8%）となった。

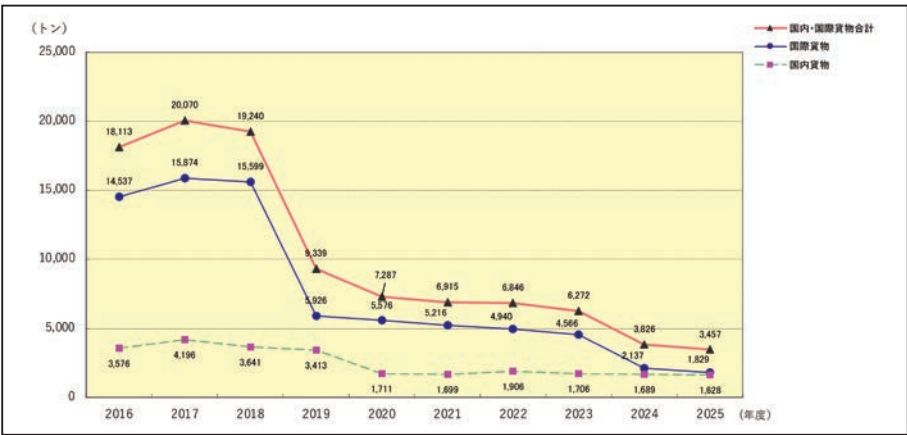
【表2】小松空港・富山空港航空貨物取扱量実績

（単位：トン、%）

年 度		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
小松	国内貨物	2,573	3,104	2,840	2,706	1,457	1,410	1,655	1,481	1,446	1,414
	国際貨物	14,453	15,792	15,557	5,898	5,574	5,214	4,940	4,566	2,137	1,829
	合 計	17,026	18,896	18,397	8,604	7,031	6,624	6,595	6,047	3,583	3,243
	前年度比	25.8	11.0	▲2.6	▲53.2	▲18.3	▲5.8	▲0.4	▲8.3	▲40.7	▲9.5
	2019年度比					▲18.3	▲23.0	▲23.3	▲29.7	▲58.4	▲62.3
富山	国内貨物	1,003	1,092	801	707	254	289	251	225	243	214
	国際貨物	84	82	42	28	2	2	0.03	0.04	0.00	0.32
	合 計	1,087	1,174	843	735	256	291	251	225	243	214
	前年度比	▲8.5	8.0	▲28.2	▲12.8	▲65.2	13.7	▲13.7	▲10.4	8.2	▲11.9
	2019年度比					▲65.2	▲60.4	▲65.8	▲69.4	▲66.9	▲70.8
合 計	国内貨物	3,576	4,196	3,641	3,413	1,711	1,699	1,906	1,706	1,689	1,628
	国際貨物	14,537	15,874	15,599	5,926	5,576	5,216	4,940	4,566	2,137	1,829
	国内・国際貨物合計	18,113	20,070	19,240	9,339	7,287	6,915	6,846	6,272	3,826	3,457
	前年度比	23.0	10.8	▲4.1	▲51.5	▲22.0	▲5.1	▲1.0	▲8.4	▲39.0	▲9.6
	2019年度比					▲22.0	▲26.0	▲26.7	▲32.8	▲59.0	▲63.0

出所：石川県 企画振興部 空港企画課、富山県 交通政策局 航空政策課

【図3】北陸の空港の航空貨物取扱量の推移



出所：石川県 企画振興部 空港企画課、富山県 交通政策局 航空政策課

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：董 恒彰（トウ コウショウ）
母 国：中国
来日した年：2006年
留 学 期 間：2008年～2014年（大学、大学院）
留 学 先 大 学：北陸先端科学技術大学院大学
専 攻：マテリアルサイエンス
勤 務 先：津田駒工業株式会社
配 属 先：繊維機械販売部 販売第1課
勤 続 年 数：11年



①なぜ、留学先に日本の大学を選んだのですか？

幼い頃、父が日本で日系企業に3年間勤務しており、その後中国に戻ってからも、日本での生活や仕事の様子をよく話してくれました。そうした話を聞く中で日本に興味を持つようになり、高校卒業後は日本の大学へ留学しようと決めました。

②なぜ、就職先に日本・北陸地域の企業を選んだのですか？

仕事と生活の両立を大切にしながら働ける環境だと思ったことが、北陸地域の企業を選んだ理由です。以前東京で暮らした経験もありますが、北陸に移住して約2年間、身近に自然がある豊かな生活環境に惹かれ、将来もここで暮らしたいと決意しました。

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？

学生時代、北陸鉄道をよく利用しており、終点の野町駅近くに大きな会社があることに気づいたのがきっかけです。調べてみると、事業の半分以上が中国に関わっていることを知り、興味を持ちました。さらに、学校を通じて津田駒で働く先輩の話を聞き、職場の雰囲気がとても良いと感じたため、応募を決めました。

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？

オリエンテーション、インターンシップガイダンス、進路ガイダンスが実施され、留学生向けの

特別対策講座や内定者との懇親会もありました。自己分析から面接までの基礎を丁寧に指導してもらえたことで、不安が軽減され、就職活動への自信につながったと感じています。

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？

主に繊維機械の販売、仕様書及び契約書の作成です。またお客さんの要望対応、貿易に関わる運送、保証、中国貿易代理店、部品関係のやり取りの作業もあります。最初は専門知識に苦労がありましたが、先輩や同僚たちから親切に教えてもらい、今は慣れてきて楽しく仕事をしています。

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？

大学で学んだ内容は、業務におけるコミュニケーション能力や協調性の向上に加え、新しい知識・技術を主体的に習得する力として活かせていると感じています。今後は、語学力と専門性をさらに磨き、海外拠点や海外顧客とも円滑に連携できるグローバル人材としてキャリアを形成していきたいです。

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

北陸（石川県）は山にも海にも近く、豊かな自然に囲まれているため、身近な場所で自然と触れ合えます。四季の変化も感じられ、暮らしていてとても魅力的な地域だと感じています。休日は、ほとんど子どもと一緒に過ごしており、海岸や

山、公園などに連れて行くことが多いです。

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。

海外への直行便が少ない点です。北陸地域からは海外への直行便が限られているため、私が帰省する際や、海外に住む両親が日本を訪問する際に、乗り継ぎが必要となり、移動に時間と負担がかかることに不便さを感じています。

⑨留学生に北陸企業で就職してもらうには、どうすればよいと思いますか？

県・学校・企業の三者が連携し、留学生向けの就職説明会を定期的に開催することが重要だと考えます。説明会では、北陸での生活環境や就職環境、地元企業の魅力について紹介するとともに、留学生が就職活動において抱える疑問や不安を把握し、具体的な助言を行うことが望まれます。加えて、留学生OBとの交流会を開催することで、実体験に基づいた情報提供やロールモデルの提示につながり、北陸企業で働くことへの理解と安心感が高まると考えます。

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

留学生を積極的に採用していくことが重要だと考えます。異なる文化的背景を持つ留学生を受け入れることで、日本人とは異なる視点や発想が生まれ、社内の活性化につながる効果が期待できます。また、留学生が持つ語学力や異文化理解を生かすことで、海外市場の開拓や販売拡大にも取り組みやすくなり、北陸地域全体の国際競争力向上にも寄与すると考えます。

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。

北陸地域は、充実した子育て環境や豊かな自然、美味しい食べ物に恵まれており、安定した就業環境や優れた伝統文化、魅力ある企業もそろっています。そのため、安心して長く働き、生活できる地域だと思います。

また、仕事において「楽しさ」や「達成感」を感じながら、長く続けていくためには、自分が本当に興味を持てることや、自分の性格に合った仕事を選ぶことが最も重要だと考えます。

ぜひ自分自身と向き合い、納得のいく進路選択をしてほしいと思います。

⑫将来の夢を教えてください。

異文化的な視点と自分の最大限の能力を生かして価値を創出し、企業業績の成長に貢献できる人材になることです。また、常に自己成長を意識しながらチームや会社に良い影響を与え、これまで感じ、学んできたことを無駄にせず、一步一步着実に前進していきたいと考えています。将来的には、これまでの経験を生かし、次世代へ知識や想いを引き継ぎ、社会に貢献していくことが私の夢です。

.....

(以下は企業さま向け質問)

所 属：津田駒工業株式会社

お名前：総務部 総務・人事課 石蔵 麻里奈

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)

当社が求める人物像は、留学生に限らず、次の

ような人を求めています。

- ・目標を持ち、これまでのやり方にとらわれない人
- ・好奇心を持ち、自発的に行動し、やり抜く人
- ・個々を尊重し・信頼し、組織を超えて協力する人

(採用方針)

留学生だからといった特別な方針があるわけではありません。

「いい会社に入りたい」と思っている人より、「いい会社にしたい」と思っている人を、待っています。多様化している社会の中で、私たちは、今に満足せず、よりいい会社を創り、新たな時代に貢献できる技術を目指していきます。一緒にがんばりましょう。

(育成方針)

採用方針同様、留学生だからという特別な方針はありません。新入社員教育、OJTを通して知識を深め、技術を磨いていただきます。ただ、生まれ育った国が違くと日本独特の文化にギャップが存在することも事実ですので、わかりやすく伝えることは意識しています。また、周囲と積極的にコミュニケーションするよう促しています。

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？

働いている皆さんは会社の大切な一員です。本人がどのような働き方を望んでいるのかを聞き、会社や上司が望む働き方も伝え、お互いにコミュニケーションを取りながら進めていくことが大切だと感じています。

⑮留学生を採用するに際して、どのような苦労がありましたか？

言語と文化の違いに苦労しました。留学生に限った話ではありませんが、当たり前だと思っていることが、相手にとってみると当たり前ではないことがある、という意識をもち、互いに歩み寄り、コミュニケーションを図ることが大切だと感じました。

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？

留学生は組織に新しい風を吹かせてくれる頼もしい存在です。一生懸命に取り組む姿勢は私たちにとっていい刺激となり、良い影響を与えていると感じますし、これからもお互いに刺激しあい、相乗効果でいい会社にしていけることを期待しております。

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。

持ち前の高いコミュニケーション能力と協調性

に加え、新しい知識や技術を前向きに吸収しようとする姿勢は非常に頼もしく、日々の業務においても着実な成長を感じています。今後は、海外拠点や海外顧客とも円滑に連携できるグローバル人材として、さらに活躍の場を広げていってほしいと期待しています。

挑戦する姿勢を大切にしながら、安心して力を発揮できるよう、今後も周囲とともにしっかりサポートしていきます。

⑱企業概要

会社名：津田駒工業株式会社

本社所在地：石川県金沢市野町 5-18-18

設立日：昭和14年12月30日

（創業 明治42年 3 月）

代表者：代表取締役会長兼社長 高納 伸宏

資本金：123億1,654万円

従業員数：751名（令和7年11月30日現在）

事業概要：繊維機械事業、工作機械関連事業、
コンポジット機械事業、ロボットシステムインテグレーション事業、鋳造事業



えーじえっく日誌、今後の予定

● えーじえっく日誌 ●

2026年4月20日~2026年6月20日

		内 容	開催場所
4月20日	Warm TOPIC（ウォーム・トピック） Vol.189発行	情報発信	—
4月21日	韓国ビジネスセミナー（KOTRA名古屋館との連携事業）	組織運営	金沢
5月19日-20日	第58回日韓経済人会議	組織運営	東京
6月10日	2026年度 第1回 海外現地情勢報告セミナー ～インド特集～	情報発信	金沢
6月16日	北陸AJEC 2026年度定期総会	組織運営	金沢

● 今 後 の 予 定 ●

2026年6月20日現在

		内 容	開催場所
6月20日	Warm TOPIC（ウォーム・トピック） Vol.190発行	情報発信	—
8月5日-6日	インドネシア中央政府及び地方自治体行政官との経済交流・産業視察	組織運営	金沢・福井
8月7日	北陸企業と留学生との交流会 in 富山	組織運営	富山

○ 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.190

発行日 2026年6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
