

東アジア経済におけるダイナミズム と物流革命の進展

川 本 忠 雄

はじめに

現在、日本を中心とした東アジア経済は資本主義発展のダイナミズムを有し、域内全体としての求心力を強めながら、巨大市場圏の形成が進行している。また、この地域の経済発展・所得上昇は未曾有の消費ブームを生み、流通・物流革命の進行も速い。

さて、冷戦体制の終焉は、東アジア^{注1)}においても体制を超えた局地的経済圏・物流圏を生み出している。いわば、インターリージョナリズム(国際的な地域主義)の時代である。そして、その中で物流および地域経済の再編成・再統合が進行している。

しかし現在は、再編成の過渡期であるが、この動きの中で新たな極集中(特に物流面で)もまた進展している。経済波及効果のアンバランスを伴い、極集中のヒエラルキーの再編成・再強化は、東アジアの地方最深部をも包摂し、各段階ごとに強力に進行しているのである。

注1) 本稿での東アジアとは、日本、NIES、ASEAN、中国の総称である。

I. 東アジアにおける資本主義経済の拡大

1. 3極経済圏体制とEAEG

現代世界経済の特徴として、基本的には3極体制を形成していることが

あげられる。すなわち、EC、AMERICANA 経済圏（アメリカ・メキシコ・カナダ）、日本を中心にした東アジア経済圏がそれである。

欧・米のリージョナリズムは、日本と比較して経済の ME 化への対応に遅れたため、生産力の弱体化を市場の大きさでカバーしようとする傾向がある。いわば、弱さ故の統合、経済圏という側面をもつ。これに対して、日本は70年代後半以降、産業構造の急速な転換（ME 化）を行い、その経済ダイナミズムは NIES→ASEAN と東アジア全域を覆いつつある。

多くの開発途上国にとり、80年代は「失望の10年」であった^{注1)}。経済成長(GDP)も7%の新国連開発戦略の目標(80年代平均)に対して、80～89年平均で低・中所得国は3.8%（W. B., World Development Report 1991)の実績でしかなく、表 I - 1 に見るように、一人当り成長率も OECD 諸国と比較してかなり低い。また表 I - 2 に見るように、70年代に貿易シェアを好転させた開発途上諸国は、一次産品価格低迷^{注2)}を背景に80年

表 I - 1 一人当り GNP 年平均成長率 (%)

	1973—80年	80—89年
低・中所得国	2.5	1.5
サハラ以南 アフリカ	0.6	-1.2
東アジア	4.7	6.3
南アジア	1.9	2.9
欧州・中東 北アフリカ	1.8	0.4
中南米	2.3	-0.5
OECD 諸国	2.3	2.4

(注) 表 I - 1 の地域は、低・中所得国のみ。
低・中所得国とは1989年の一人当り
GNP が6000ドル未満の国（低所得
国は580ドル以下の国）

〔出所〕 W. B., International Develop-
ment Report 1991

表 I - 2 世界貿易の地域間別シェア (%)

原産国		仕 向 国			
		先進諸国	開発途上諸国	東側諸国	全世界
先進諸国	1963年	49.9	14.7	2.5	67.1
	73	55.1	12.5	3.3	70.9
	80	45.2	14.8	3.1	63.1
	84	47.8	14.0	2.9	64.7
	88	55.3	12.7	2.7	70.5
	89	54.1	12.7	2.6	70.3
開発途上諸国	63年	15.2	4.4	1.1	20.7
	73	14.4	3.9	0.9	19.2
	80	20.0	7.0	1.1	28.0
	84	16.5	6.5	1.3	24.4
	88	13.4	5.0	1.4	19.8
	89	13.9	5.5	1.4	21.0

「出所」 GATT, International Trade 87/88, 88/89, 89/90

代再び暗転させている。

しかしこのような開発途上地域の全体的低迷の中で、唯一の例外地域が東アジアで、GDP成長で80～89年平均で7.9%、一人当たり成長率もその他地域と比較して極めて高い(80～89年平均で6.3%)。

さて89年、対外交渉力を強化する目的でマハティールは、EAEG（東アジア経済地域グループ構想^{注3)}）を提唱したが、これを米国主唱のAPEC（アジア太平洋経済協力閣僚会議^{注4)}）に対抗して制度的に推進していくことには問題がある。東アジアは戦後、自由貿易の利点を最大限享受してきた地域であり、制度的統合はこの地域の現在の経済活力を奪う要因ともなりうる。制度的統合をしなくても、事実として80年代後半以降、この地域は求心力を強めつつあり、ゆるやかな経済圏を形成しつつある。また、環太平洋諸地域間の並列的な相互依存（APEC的発想）ではなく、ダイナミックな東アジアの経済発展・求心力に周辺地域（北米・大洋州・インドシナなど）が吸引されていると、事態は把握されるべきである。

2. 巨大市場圏の形成と求心力の高まり

現在、東アジアにおいて爆発的な消費ブームと巨大市場圏の形成が進行している。表 I-3 にみるように、既に 87 年時点で NIES 輸入市場の規模は日本のそれを超え、89 年、日本・NIES・ASEAN 輸入市場の合計は巨大な米国輸入市場の規模をも超えている。そして 90 年、日本・NIES 輸入市場の合計は米国のそれにほぼ匹敵する。輸出力においても、日本を除く東アジア諸国 (NIES・ASEAN・中国) だけで、88 年、米国のそれを超えているのである。また表 I-4 にみるように、東アジア相互内貿易も 80 年代後半以降、急速な伸びを示し (90 年 2,777 億ドル, 対世界貿易比 8.3%), これは米国と EC 間の貿易 (90 年, 1,935 億ドル, 対世界貿易比 5.8%, 表 I-5) をはるかに超えている。その中で、東アジア地域相互間の求心力も高まりつつある (表 I-6)。特に、NIES 相互間、中国と NIES 間、NIES と日本間の輸出入の伸びは大きく、ASEAN の対中国輸出の伸びも大きい。

さて、レーガン時代 (特に 80 年代前半)、東アジア地域は米国を製品の Absorber、日本を資材・技術の Supplier として発展してきた^{註5)}。この過程で対米出超構造が定着し、対米貿易摩擦が現象してくる。NIES 諸国に対する米国の一般特恵制の適用廃止 (89 年以降)、ASEAN に対する制限 (89 年 1 月、タイに対して GSP の一部分適用廃止)、マレーシアの DAE (Dynamic Asian Economies) 論^{註6)}もその表れである。

しかし 80 年代後半以降、日本は東アジア製品の Absorber として成長してきている。未だ NIES においては、対米輸出依存度 > 対日輸出依存度であるが、次第にこの差が接近しはじめていることに注目しなくてはならない (表 I-7)。また、日本の製品輸入の地域別構成比 (「大蔵省貿易統計」) において、A. NIES と ASEAN の合計は、86 年 17.6% → 90 年 21.1% へと増加している。この場合、NIES は 86 年をピークに現在、頭打ち状態にあるが、ASEAN は一貫して上昇している (86 年 4.2% → 90 年 6.5%)。このように日本市場は次第に大きな比重を占めはじめてきた。

表 I - 3 アジア地域諸国の貿易動向

(単位：億ドル)

	輸 出	輸 入	輸出入計	収支尻
N I E S				
1980	764 (3.8)	884 (4.4)	1,648 (4.1)	▲ 120
1987	1,781 (7.6)	1,567 (6.5)	3,348 (7.0)	214
1988	2,237 (8.3)	2,091 (7.5)	4,328 (7.9)	146
1989	2,445 (8.4)	2,345 (7.8)	4,790 (8.1)	100
1990	2,618 (7.8)	2,673 (7.7)	5,291 (7.8)	▲ 50
ASEAN				
1980	467 (2.2)	387 (1.9)	854 (2.1)	80
1987	524 (2.2)	455 (1.9)	979 (2.1)	69
1988	634 (2.4)	586 (2.1)	1,220 (2.2)	48
1989	749 (2.6)	756 (2.5)	1,505 (2.5)	▲ 7
1990	861 (2.6)	979 (2.8)	1,840 (2.7)	▲ 118
中 国				
1980	177 (0.9)	195 (1.0)	372 (1.9)	▲ 18
1987	395 (1.7)	432 (1.8)	827 (1.7)	▲ 37
1988	477 (1.8)	554 (2.0)	1,031 (1.9)	▲ 77
1989	529 (1.8)	591 (2.0)	1,120 (1.9)	▲ 62
1990	695 (2.1)	586 (1.7)	1,281 (1.9)	109
日 本				
1980	1,298 (6.5)	1,405 (7.1)	2,703 (6.8)	▲ 107
1987	2,313 (9.8)	1,509 (6.2)	3,822 (8.0)	804
1988	2,650 (9.8)	1,875 (6.8)	4,525 (8.3)	775
1989	2,745 (9.4)	2,096 (7.0)	4,891 (8.3)	649
1990	2,877 (8.6)	2,353 (6.8)	5,230 (7.7)	524
米 国				
1980	2,243 (11.3)	2,498 (12.6)	4,741 (12.0)	▲ 255
1987	2,529 (10.7)	4,241 (17.5)	6,770 (14.2)	▲ 1,712
1988	3,194 (11.9)	4,598 (16.6)	7,802 (14.3)	▲ 1,414
1989	3,638 (12.5)	4,933 (16.4)	8,575 (14.5)	▲ 1,299
1990	3,931 (11.8)	5,170 (15.0)	9,101 (13.4)	▲ 1,239

(注) ASEANにブルネイを算入していない。シンガポールはNIESとして算入。

() は全世界に占めるシェア (%)

「出所」IMF, Direction Of Trade Statistics 各年版

表 I - 4 NIES—ASEAN—日本—中国—米国の間の貿易

(億 U. S ドル, 世界貿易全体に対する比率)

NIES相互間の貿易	80年	74億ドル (0.39%)
	87	177 (0.93)
	88	241 (0.87)
	89	282 (0.97)
	90	327 (0.98)
NIES—ASEAN—日本の間の貿易 (NIES相互間, ASEAN相互間含)	80	774 (4.1)
	87	1,249 (5.2)
	88	1,611 (5.8)
	89	1,863 (6.4)
	90	2,071 (6.2)
NIES—ASEAN—日本—中国の間の貿易 (NIES相互間, ASEAN相互間含)	80	940 (5.0)
	87	1,689 (7.0)
	88	2,194 (8.0)
	89	2,499 (8.6)
	90	2,777 (8.3)
NIES—ASEAN—日本—中国—米国の間の貿易 (NIES相互間, ASEAN相互間含)	80	1,298 (6.9)
	87	3,823 (15.9)
	88	4,721 (17.1)
	89	5,332 (18.3)
	90	5,698 (17.1)

「出所」IMF—IFS, DOT, 各国統計

表 I - 5 米国とEC間の貿易 (億 USドル, 世界貿易全体に対する比率)

	EC→米国	米国→EC	総計	世界貿易比
1980年	384.2	579.9	964.1	5.1%
1990年	980.3	954.9	1,935.2	5.8

「出所」IMF, DOT.

表 I - 6 米国および東アジア地域の貿易 (単位: 億USドル)

(輸 入 国)	米 国		日 本		NIES		ASEAN(4)		中 国		
	1980年	1990年	80年	90年	80年	90年	80年	90年	80年	90年	
(輸 出 国)											
米			208	486(2.3)		147	408(2.8)	62	108(1.7)	38	48 (1.3)
日 本	319	911(2.9)			193	568(2.9)	92	222(2.4)	51	61 (1.2)	
N I E S	190	719(3.8)	77	302(3.9)	75	327(4.4)	72	216(3)	15	211 (14.1)	
韓 国	46	192	30	126	13	62	9	27	-	-	
台 湾	68	217	22	83	24	120	10	46	-	-	
香 港	52	198	9	47	17	80	13	33	12	203	
シンガポール	24	112	16	46	21	65	40	110	3	8	
ASEAN(4)	88	167(1.9)	163	210(1.3)	83	189(2.3)	16	37(2.3)	3.5	17.6(5)	
マレーシア	21	50	30	45	34	97	4	18	2	6	
タイ	8	52	10	40	10	35	6	9	1	3	
インドネシア	43	34	108	109	33	47	3	6	-	8	
フィリピン	16	31	15	16	6	10	3	4	0.5	0.6	
中 国	10	74(7.4)	40	98(2.5)	48	299(6.2)	8	19(2.4)			

(注) 90年の () は、80年と比較した倍率, 1 億ドル未満は四捨五入
「出所」IMF, DOT. 各国統計

表 I - 7 韓国・台湾の輸出の地域別構成比 (％)

韓 国							
	80年	85年	86年	87年	88年	89年	90年
米 国	26.3	35.5	40.0	38.7	35.2	33.6	31.7
日 本	17.4	15.0	15.6	17.8	19.8	21.6	20.9
N I E S	7.5	7.6	7.2	7.8	9.8	10.1	10.3
ASEAN	5.0	3.4	2.2	2.2	2.8	3.7	4.5
E C	15.4	10.9	12.4	14.0	13.3	11.9	12.9

台 湾							
	80年	85年	86年	87年	88年	89年	90年
米 国	34.3	48.2	47.7	44.2	38.6	36.2	32.4
日 本	11.1	11.4	11.6	13.1	14.5	13.7	12.4
N I E S	12.1	12.1	10.6	11.2	13.5	15.3	16.6
ASEAN	5.6	2.9	3.0	3.0	4.1	5.3	6.8
E C					14.6	14.6	11.0

(注) ASEANにブルネイを算入。シンガポールはNIESに算入。

台湾の87年以前の対EC貿易額は不明。

「出所」IMF「Drection Of Trade 1986, 1990」, 台湾研究所『台湾総覧1991』

3. ASEANのNIES的發展

表 I - 8 にみるように、80年代後半以降、ASEAN に対する日本・NIES 企業（特に後者が前者を凌駕）の直接投資が急増している。投資受け入れは、タイ・マレーシアが先行し、90年よりインドネシアが続いている展開である。年間投資受け入れ総額においてNIESとASEANは87年に逆転し、90年NIES全体の受け入れ総額は40億ドル台で、これは同年のタイ、インドネシアの一国のそれよりもはるかに少ない。

80年代後半以降のASEANの高い経済成長率も、この投資受け入れと比例関係があり、貿易依存度（表 I - 9）も、韓国・台湾のそれと並ぶか超える傾向にある。まさに、輸出加工業にたいする投資受け入れ→輸出主導成長というかつてのNIES的發展の開始である。また、所得上昇→消費ブームという状況下で、耐久消費財（特に家電・自動車）の国産化を促すという側面での工業化もみられはじめている。

表 I - 8 ASEANの投資受入状況

(100万USドル)

受入国 \ 投資国	台湾	韓国	香港	シンガポール	NIES	日本	米国	合計
タイ								
86年	36	1	45	10	91	251	41	579
87	299	13	125	64	501	965	172	1,949
88	850	109	451	274	1,684	3,045	673	6,249
89	868	171	561	411	2,011	3,524	549	7,995
90	764	269	7,159	590	8,782	2,702	1,089	14,108
マレーシア								
86	35	2	23	42	101	68	13	428
87	99	9	12	135	254	185	71	746
88	147	9	50	66	271	214	97	768
89	368	29	42	99	537	392	47	1,245
90	870	61	50	119	1,100	657	69	2,302
インドネシア								
86	17	22	-60	105	84	325	128	800
87	8	16	122	13	158	512	-62	1,240
88	912	206	258	250	1,626	255	671	4,409
89	158	466	407	166	1,197	769	348	4,719
90	616	721	993	n.a.	n.a.	2,234	n.a.	8,691
フィリピン								
86	0.4	-	7	0.3	8	22	22	78
87	9	1	23	1	34	29	36	167
88	109	n.a.	27	n.a.	n.a.	95	152	451
89	149	17	133	24	323	156	131	804
90	143	22	211	14	390	310	60	975

(注) 各国の投資受入認可額 (マレーシアは資本額)
 「出所」各国投資統計、『通商白書』91年版を加工作成

従来、ASEAN工業化は、保護主義的な輸入代替工業化あるいは一次産品（農産物）の輸出加工工業化（例えばNAIC^{注7)}）であった。従ってそこでの貿易構造は、垂直型（原産の一次産品原材料・加工品輸出，工業品輸入）であった。現在、遂行されている工業化は労働集約的部品加工工業化（例えばマレーシアのIC）、中間財組み立て工業化（タイの自動車）と

表 I - 9 貿易依存度 (1985年・90年)

(%)

	米 国		日 本		ド イ ツ		韓 国		台 湾	
輸出依存度	5.5	7.2	13.2	9.7	29.1	26.5	33.7	27.3	49.4	41.4
輸入依存度	8.8	9.4	9.8	7.9	25.1	22.7	34.7	29.3	32.4	33.8

	シンガポール		香 港		タ イ		マレーシア	
輸出依存度	124.4	154.9	90.0	117.2	19.4	29.2	52.8	70.3
輸入依存度	143.4	171.9	88.6	117.7	25.2	37.5	42.3	63.1

(注) 輸出(入)依存度は、輸出(入)額/GNP。ただし香港は GDP。タイ、マレーシア、シンガポールは89年の数字
 「出所」日銀『国際比較統計』1991年版より加工作成

表 I - 10 アジア NIES, ASEAN の輸出構造 (単位: 構成比%)

	1980年	1985年	1988年
アジア NIES			
一次産品	19.5	15.1	9.8
工業製品	78.2	83.0	89.0
うち機械類	22.9	31.0	37.5
ASEAN			
一次産品	80.6	70.6	55.3
工業製品	16.6	25.8	40.2
うち機械類	4.3	8.5	13.6

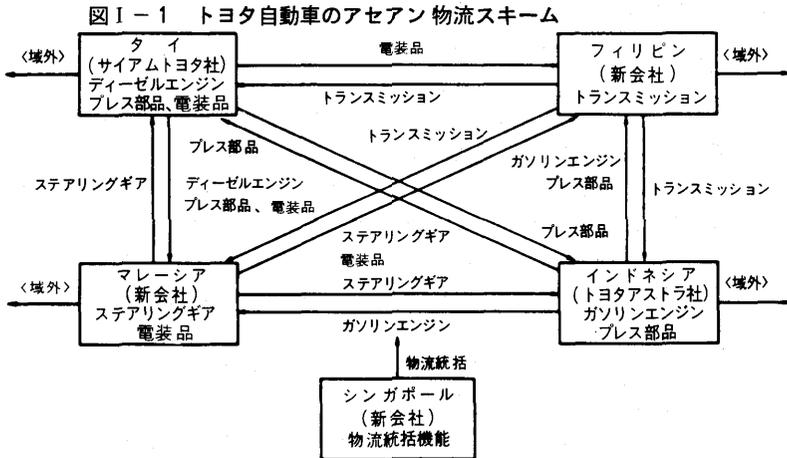
「出所」 ICSEAD, East Asian Economic Perspectives, 90年12月

いう側面も強く、日本・NIESより資本財・部品供給を受け、加工製品を輸出するという構造(表 I - 10)への転換がみられる。この面では、60年代後半~70年代の NIES の発展に近似している。その結果、ASEAN からの日本の製品輸入も急増している。IC、半導体、家電製品等の ASEAN で

表 I - 11 日本のマレーシアからの工業製品輸入 (単位: 100万ドル)

	1987	1990	1990/1987
化 学 品	73	130	1.8
機 械 機 器	92	478	5.2
電 気 機 械	61	335	5.5
半 導 体 部 品	43	121	2.8
集 積 回 路	25	71	2.8
織 維 製 品	14	72	5.1

「出所」『通産省』88, 91年版より加工作成



(資料) 日経ビジネス

「出所」国際東アジア研究センター, ICSEAD 調査報告書 91 No.1

の生産増^{注8)}が、それらの製品の輸入増(表 I - 11)となってきたのである。

また80年代後半以降、図 I - 1 にみるように、ASEAN 域内相互間で、研究開発・部品調達・生産・販売の最適配置を目的とした日本企業を主軸とする水平分業が、組み立て産業(電気・電子・自動車)で多く見受けられる。そして、この動きは NIES を巻き込んだ形で現在進行し、NIES, ASEAN 間での部品供給のネットワークが形成されつつある。このネット

ワークは、日本企業と現地企業との間で支配・従属関係という一面もみられるが、しかしこれは従属論の主張するそれではない。この工業化の過程で、NIESだけでなく、状況・条件の許す諸地域・諸国で資本主義的な国民経済形成の可能性がでてきたことに、現代世界経済の大きな特徴の一つがある。

(注)

- 1) 80年代に入り、UNCTAD は開発途上地域の力を結集する能力を失っている。先進資本主義との対決型の「南北問題」の終わりである。
- 2) 国連統計局の主要一次産品価格指数（農・鉱産物72品目）をみると、80年を100として87年は66と低迷している。日銀『国際比較統計』1988年。
- 3) 90年12月に提案されたもので、ASEAN、日本、韓国、台湾、香港、中国の11ヶ国・地域でグループを構成し、EC・北米のブロックに対抗し、東アジアの共通の経済的利益を主張・実現しようとしている。キーワードは Counter-vailing Power (拮抗力)。Far Eastern Economic Review, 25 July 1991.
- 4) 太平洋地域の協力を推進するための民間レベルの国際組織（官・財・学の3者で構成）で、80年に第1回総会を開催。構成国は、米国・カナダ・オーストラリア・ニュージーランド・日本・韓国・ASEAN・中国・香港・台湾の12ヶ国。
- 5) 奥村茂次（1990）「アジア新工業化とアメリカ経済」『アジア新工業化と日米経済』（中川信義編著）東大出版会、304頁
- 6) 1989年10月、OECD はタイ・マレーシアなどの意見（NIESと認知されると市場開放など責任分担を求められてマイナス）を受け入れ、これらの諸国を DAE と呼ぶことに決定。
- 7) Newly Agro-Industrializing Country の略で、新興農業関連工業国のこと。農林水畜産業と、その加工産業であるアグロインダストリーを中心にして、輸出産業の育成、雇用の創出、国民所得の上昇を実現しようとする戦略。80年代中期のタイで採用された。末廣昭・安田靖『NAIC への挑戦』アジア経済研究所、1987年
- 8) マレーシアの主要工業品生産の85～89年までの伸び率は、半導体1.5倍、IC 2倍、テレビ2.8倍、エアコン5.8倍となっている。Monthly Bulletin, Department of Statistics Malaysia.

II. 東アジア流通革命と物流の有機的統合

1. 現代東アジアにおける流通革命

現在流通革命のキーワードは、国際化・業際化・情報化といわれている（通産省（1989）『90年代の流通ビジョン』）。すなわち、流通関連業の海外進出・国際的展開、狭義の流通業にとどまらず生産・卸・小売・消費（観光・レジャー含）をも含めての業種展開、そしてその全体をコンピューター・ネットワークで統合し管理しようとする動きである。この流通革命が80年代後半以降、消費ブームとともに東アジア全域に波及し、流通全体の流れも新たに再編成されつつある。

86年以降、NIES・ASEAN 地域へ日本の卸業・小売業・フォワーダーが大挙進出している（通産省「我が国経済の国際化に関する調査（流通業）」によれば、86～88年の3年間、この地域への小売業進出だけで36社、90年までに28社進出予定）。その中で、輸入形態は多様化し、逆輸入、並行輸入、開発（委託）輸入等が比重を増大させている。

さて本来の流通関連業において、東アジア全体での流通システムの統合・管理を目指す動きが急である。新システム・組織・設備として、東アジア全域をにらんだ、シンガポールのIMM（国際卸売センター）、大阪ATC（アジア太平洋トレードセンター）、リージョナルあるいは局地経済圏の物流に対応する各地方の国際総合流通センター（通産省）、港湾貨物流通システム（運輸省）、中小企業の共同輸入・直接輸入のための多品種・小ロット貨物に対応したコンソリデーション倉庫、および地方の各種インポートマートなどがある。これを、東アジアの地方生産現場から最終消費地にいたるまで、コンピューターネットワークで結び、在庫を極小にした物流システムの確立を目指している。日本国内におけるPOS^{注1)}（販売時点情報管理）システム、EOS^{注2)}（発注情報システム）の導入、多頻度配送など、一言でいえば、ジャストインタイムの流通方式を東アジア全域で遂行しよ

うとしているのである。

東アジアに生産拠点を有する製造業（家電・自動車等）も域内水平分業の高まりと共に、コンピューターによって統合された戦略的な物流システムを確立しつつある。それに伴い、新物流制度・組織が多く生成している。シンガポールのOHQ^{註3)}（地方統括本部）、シンガポール・香港のCDC^{註4)}（国際集配センター）、CDCを情報通信ネットワークで管理運営するIPO（国際調達オフィス）などがそれである。

2. 物流（特に海運）における再編成の進展と統合

流通革命に伴い、東アジアの物流トレンド（特に海運）も大きな変化・再編成が進行しつつある。従来、世界の海運は欧米、アジアでは日本が中心であったが、現在は、完全に東アジアが主軸である。表II-1にみられるように、太平洋水域のコンテナ荷動き量の伸びは顕著であり、現在、北米向け・出しとも太平洋水域荷動きが大西洋の2倍をはるかに超えている。また図II-1にみるように、この輸送を担うのは東アジアの各船社（特に極東船社）であり、欧米船社の比重の低下は著しい。

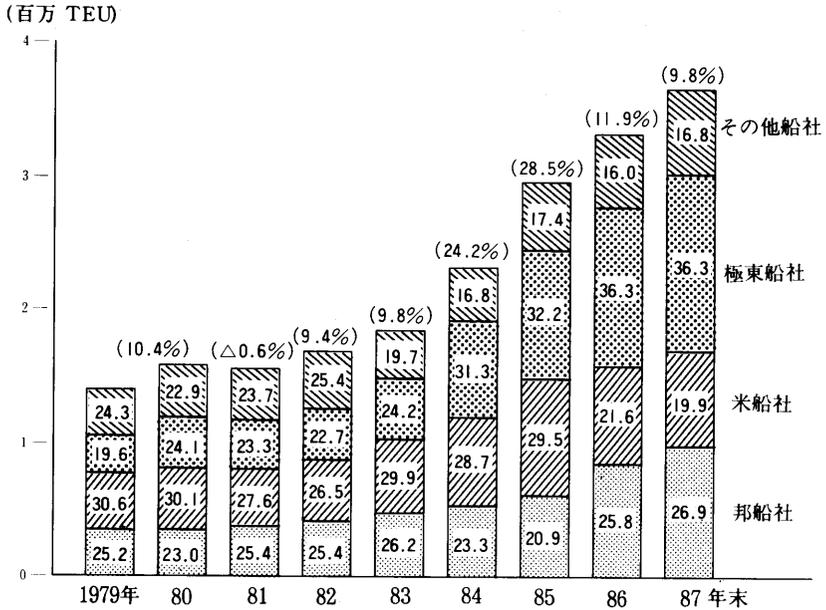
表II-1 太平洋水域のコンテナ荷動き量（シェア） TEUベース（単位：％）

	1982年	83	84	85	86	87	88	89
大西洋水域	41.7	40.2	38.9	30.1	34.8	33.4	32.6	30.2
太平洋水域	58.3	59.8	61.1	61.9	65.2	66.6	67.4	69.8
北米向け								
大西洋水域	38.9	38.9	39.3	37.8	34.3	33.0	33.2	31.5
太平洋水域	61.1	61.1	60.7	67.2	65.7	67.0	66.8	68.5
北米出し								
大西洋水域	44.9	42.0	38.3	38.6	35.5	34.1	31.8	28.8
太平洋水域	55.1	58.0	61.7	61.4	64.5	65.9	68.2	71.2

（注）大西洋水域での相手地域：北欧・南欧・東欧・地中海
太平洋水域での相手地域：日本・NIES・ASEAN・中国

「出所」日本海上コンテナ協会『1990年代前半のコンテナおよびコンテナ船需要予測調査報告書』1991年

図Ⅱ-1 日本・極東/北米航路の輸送能力（東航ベース）



(注) グラフ内の数字は、各船社グループのシェアを、()内は輸送能力全体の対前年伸び率を表す。

「出所」表Ⅱ-1と同じ

そしてまた、成長が著しい港湾は、対東アジア取引量の多い港となっているのである(表Ⅱ-2)。この地域で、大コンテナ港の整備が集中的に行われ、アジアポートの多極化も進行している。

現在、東アジアにおける物流(海運)には二つの大きなトレンドが同時に存在している。一つは、従来から存在しているグローバル化であり、他は80年代後半以降、注目されはじめたリージョナル化・ローカル化である。現在のグローバル化とは、地球規模でのメインポート(アジアポート)と地方フィーダー・サービス港^{注5)}の間のネットワークの形成であり、特に国際複合一貫輸送^{注6)}の伸張により多様な形態(例えばNVOCC^{注7)})の発展がみられる。

表Ⅱ-2 世界の主要港湾のコンテナ貨物取扱量および順位 (単位: 千TEU)

港 名	1989年		1987年		1985年		1980年	
香 港	1	4,464	1	3,457	3	2,289	3	1,465
シンガポール	2	4,364	4	2,635	6	1,699	6	917
ロッテルダム	3	3,603	2	2,839	1	2,655	2	1,901
高 雄	4	3,383	3	2,779	4	1,901	5	979
神 戸	5	2,459	6	1,997	5	1,852	4	1,456
釜 山	6	2,159	7	1,949	12	1,148	16	634
ロスアンゼルス	7	2,057	9	1,580	13	1,104	17	633
ニューヨーク/ ニュージャージー	8	1,988	5	2,089	2	2,405	1	1,947
基 隆	9	1,787	8	1,940	11	1,158	15	660
ハンブルク	10	1,728	11	1,451	10	1,159	9	783
ロングビーチ	11	1,545	10	1,460	7	1,444	8	825
横 浜	12	1,506	13	1,348	9	1,327	13	722
アントワープ	13	1,474	12	1,437	8	1,350	12	724
東 京	14	1,439	14	1,288	14	1,004	18	632
フィリクストー	15	1,370	15	1,053	18	850	24	393
サンファン	16	1,289	18	1,004	16	882	7	852
ブレーメン/ ブレーメルハーフェン	17	1,204	16	1,043	15	986	14	703
オークランド	18	1,091	19	954	17	856	10	782
シ ア ト ル	19	1,041	17	1,026	19	845	11	782
タ コ マ	20	925	20	697	25	505	73	106
バ ン コ ク	21	924	23	650	37	400	51	181
ル・アーブル	22	889	22	687	22	566	22	507
マ ニ ラ	23	857	21	695	24	505	25	383
名 古 屋	24	815	28	548	35	422	46	206
チャールストン	25	806	24	645	32	435	31	340

(注) 千THU未満は四捨五入

「出所」Containerization International Yearbook (各年度版), National Magazine, London を加工作成

表Ⅱ-3 ASEAN諸港のコンテナ貨物取扱高 (単位 千TEU)

港名	国名	(A)	83	86	87	88	(B)	(B)/(A)(倍)
		1980年					89	
バンコク	タイ	189	305	511	650	792	924	4.9
マニラ	フィリピン	245	556	546	690	782	857	3.5
セブ	フィリピン	40	119	109	127	149	165	4.1
ペナン	マレーシア	45	86	112	125	155	190	4.2
ポート・ケラン	マレーシア	127	193	242	275	326	399	3.1
タンジュン・プリオク	インドネシア	87	128	265	274	336	560	6.4
シンガポール	シンガポール	917	1,274	2,203	2,635	3,375	4,364	4.8

(注) 1989年の世界の港湾のコンテナ取扱量順位100位以内の港だけを取り挙げた。「出所」表Ⅱ-2と同じ

リージョナル化・ローカル化とは、東アジアの各地方港の間で、メインポートを中継・迂回せず直接に国際直行航路^{注8)}が開設され、各港における貿易相手地域の分業化がみられる動きである。この動きが、各地域で形成されはじめた局地経済圏・国境貿易を物流面で支えることになる。表Ⅱ-3にみるように、従来、マイナーであった港湾が、近年、東アジアコンテナ港として急速に発展している。そしてまた、日本においてもローカル港がコンテナ港として各地で整備されはじめている(表Ⅱ-4)。

このリージョナル化・ローカル化の背景をみてみよう。従来、日本はワンセット型産業構造であった。貿易構造も原材料輸入、製品輸出型であり、大貿易港(メインポート)中心の物流システムであった。現在、原材料および製品輸入、中間財輸出型の貿易構造に次第に転換しつつあり、東アジアでの貿易物流も消費地直結型、メーカー立地近接型となってきた。そこではまた、輸送関連業主導の物流から、荷主主導の物流への転換がみられ^{注9)}、各港間での競争(ポートセール)が熾烈となっている。また輸入港の地方分散とともに、そこでの地方物流センターと地方商圏の連結も当面の課題となっていて、東アジア全域で、地方経済末端にいたるまで物流・経済圏の再編成が進行しているのである。それと伴に、現在は過渡期で、

表 II - 4 日本のコンテナバースとクレーンの設置状況

	バース 数	コンテナクレーン							
		基数	公共	専用	43~45	46~50	51~55	56~60	61~
苫小牧	2	1	1					1	
新潟	1	1	1					1	
小名浜	1	1	1						1
日立	1	1	1			1			
東京	12	21	2	19	1	16		3	1
横浜	17	27	11	16	2	5	2	6	12
清水	5	4	4		1	1		2	
名古屋	7	11	5	6	2	3	1	4	1
四日市	1	2	1	1	1	1			
舞鶴	1								
大阪	8	14	3	11	2	4	4	2	2
神戸	33	48	10	38	1	15	4	16	12
広島	2	1	1						1
北九州	7	5	5			1	2	1	1
博多	1	2	2					1	1
計	99	139	48	91	10	47	13	37	32

(資料) (社) 港湾荷役機械化協会, 港湾荷役技術情報センター「日本におけるコンテナクレーン設備一覧表」

「出所」中国地域産業活性化センター『下関地域振興計画調査報告書』1990年

いわば各物流・各経済圏間の競争の戦国時代であるが、再編成が一段落した後の構図は、やはり新たな東アジア全域での階梯的な中心と周辺構造(極集中構造)の萌芽がみられるのである。

(注)

- 1) Point Of Sales の略で、商品売上に関する情報を、販売時点で单品ごとに収集・蓄積し、売上・在庫管理を行なうシステム。『中小企業白書』1990年版
- 2) Electronic Ordering System の略で、受発注情報を端末から入力し、オンラインで取引先と受発注を行なうシステム。同上書参照。

- 3) OHQとは、シンガポールが同国を拠点に周辺諸国の関連会社を経営する企業に与える資格で、10年間税制上の優遇措置を受けられる。徳永正二郎(1990)「日本企業もくろむ東南アジア物流革命」『エコノミスト』90年2月20日。
- 4) アジア各地の工場に部品供給をし、製品・半製品を集荷する機能を有す。同上論文参照。
- 5) フィダーサービス(feeder service)とは、特定のメインポート(日本では神戸・横浜など)からの小型コンテナ船による支線輸送のこと。川本忠雄(1988)「日韓経済拡大と関釜フェリー」『九州経済調査月報』vol. 42 No. 2
- 6) 複合一貫輸送とは、各輸送手段(船・鉄道・トラック等)を組合せ、単一の複合運送人が単一の運送契約の下に、全行程について責任を負うシステム。複合運送人は、各輸送区間について下請運送人に運送を委託する。1980年、国連国際複合運送条約として採択されている。『日本物流年鑑』1990年、69～75頁。
- 7) Non Vessel Operating Common Carrier の略で、自らは船舶を所有しない運送人で、船会社から定期船のスペースを買い取って貨物輸送するフォワーダー・倉庫業者など。同上書参照。
- 8) 例えば91年3月末現在、福岡県・長崎県・山口県だけで、日韓定期航路についてみれば、就航中が5航路、就航決定航路が3航路も存在する。
- 9) 津守貴之(1990)「物流グローバル化と地域貿易の空間的再編」『九州経済調査月報』vol. 44 No. 12

Ⅲ. 局地経済圏・インターローカリズムの生成とその問題点

— 極集中と地方港の現況を中心に —

冷戦体制の終焉は、東アジア経済に対しても一つの新しいトレンドを生み出した。体制を超えた局地的経済圏の生成である。すなわち台湾海峡経済圏、華南経済圏、パーツ経済圏(タイ・インドシナ諸国)、成長のトライアングル^{注1)}、そして各地域の国境貿易(中ソ、ビルマ・タイ、台湾・与那国島など)がそれである。また構想段階のものとして、環黄海経済圏、環日本海経済圏などがある。現在世界経済の中ではグローバリズムとリージョ

ナリズムの両方向の力が同時に作用している。いわばインターリージョナリズム（国際的な地域主義）の時代である。東アジア地域も同様であるが、この地域は、そのリージョナリズムの内部においてさらに、各国（各地方）の間での再編成と求心力が大きく現象してきている。

さて現在、未だ構想段階であるが、表Ⅲ-1、表Ⅲ-2にみられるように、たしかに環黄海貿易あるいは環日本海貿易と称してもよい萌芽がみえはじめている。いずれも、該当する湾岸諸港（日本）の貿易動向についてみれば、それらの諸港の、日本貿易総額に占めるシェアよりも、日本の対岸諸国への貿易額に占めるシェアの方が、より高く現れている。

また環日本海経済圏についてみると、各国（地域）の生産要素が互いに補完し合う垂直的貿易が生成していく可能性もある。例えば、旧ソ連（極東）のエネルギー（天然ガス・石炭）、一次産品素材（木材・水産物）、北朝鮮の石炭・鉄鉱石・水産物および労働力、韓国の技術（在来工業）、資本、日本の先端技術（経営技術）、資本、そして湾岸に面していないが中国（東北地区）の農産物と労働力などが、各国の主な生産要素としてあげられる。

しかし現実には、このような局地的経済圏の生成の中で新たな極集中もまた進展しはじめている。局地的経済圏が進展しても、その経済圏内の、あるいは経済圏間の各経済単位（都市・港湾等）は互恵的あるいは平等な関係でない場合が多く、結局、資本の論理の貫徹により、そこでの経済的利点（市場・工業生産・雇用・人材交流等）の多くは、大きな経済単位へと吸い上げられていく傾向がある。これをストロー効果という。

環黄海貿易においては、現在、関門港（下関港・北九州港）が圧倒的であるが（90年、環黄海貿易を構成する日本の21港の対韓国・対中国・対北朝鮮貿易総額の内、関門港のシェアは輸出の78.9%、輸入の80.6%、門司税関・長崎税関資料より）、しかし将来的には、89年以降、4つの対韓国航路^{注2}を次々と就航させた福岡（港・空港）への極集中が進展していくであろう。例えば、表Ⅲ-3にみるように、ここ数年、変動がありつつも

表Ⅲ—1 日本全体の貿易の中での環黄海貿易の構成比

	対岸諸国(韓国・中国・北朝鮮)との貿易合計に対する比 (%)									
	全貿易額に対する比		対岸諸国(韓国・中国・北朝鮮)との貿易合計に対する比		対韓国貿易比		対中国貿易比		対北朝鮮貿易比	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
85年	3.7	7.6	7.0	11.1	9.3	21.5	5.8	4.8	3.7	6.8
89年	3.3	5.1	7.7	14.7	9.2	23.4	4.8	4.6	1.2	10.6
90年	3.3	5.2	7.0	14.9	8.2	24.7	3.8	5.4	3.7	10.4

(注) 環黄海貿易を構成する日本の各港は以下のとおりとする(合計21港){下関,北九州,博多,福岡空港,唐津,伊万里, 厳原および長崎税関管内全体(長崎県,熊本県,鹿児島県の諸港と三池港の14港)}
 「出所」門司税関,長崎税関「国別・品別貿易マトリックス(1985・89・90年版)」より加工作成

表Ⅲ—2 日本全体の貿易の中での環日本海貿易の構成比

	対岸諸国(韓国・中国・連・北朝鮮)との貿易合計に対する比 (%)											
	全貿易額に対する比		対岸諸国(韓国・中国・連・北朝鮮)との貿易合計に対する比		対韓国貿易比		対中国貿易比		対ソ連貿易比		対北朝鮮貿易比	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
85年	2.9	4.4	8.2	12.7	7.7	19.9	5.4	23.2	25.4	6.3	12.3	
89年	2.2	4.4	8.8	15.1	7.9	22.2	4.4	26.1	22.9	12.6	24.4	

(注) 環日本海貿易を構成する日本の各港は以下のとおりとする(合計24港){留萌,小樽,秋田,船川,能代,酒田,新潟, 新潟空港,柏崎,直江津,伏木,富山,七尾,金沢,小松空港,敦賀,舞鶴,内浦,宮津,境,浜田,萩,下関,北九州}
 「出所」門司税関「国別・品別貿易マトリックス(1985・89年版)」,東京税関新潟税関支署統計より加工作成

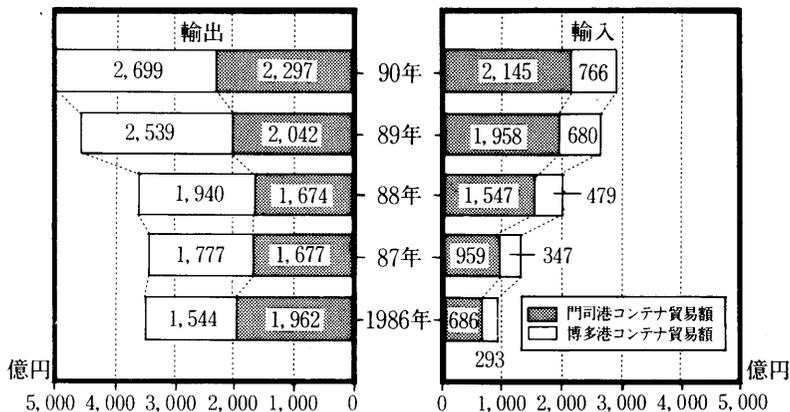
表Ⅲ—3 博多港・福岡空港の対韓国貿易（価額と門司税関管内比）

項目 年	博 多 港				福 岡 空 港			
	輸 出		輸 入		輸 出		輸 入	
	億円	%	億円	%	億円	%	億円	%
1983年	6.0	0.3	64.3	3.6	215.3	11.1	60.7	3.4
84	7.4	0.4	65.2	3.1	272.9	11.8	51.9	2.5
85	6.6	0.3	42.1	1.9	179.5	8.4	67.4	3.0
86	2.6	0.1	47.5	2.1	181.2	7.8	76.2	3.4
87	2.7	0.1	77.4	2.7	243.8	9.9	108.0	3.8
88	4.4	0.2	130.5	3.5	340.4	13.2	125.6	3.4
89	18.5	0.7	201.4	4.7	317.4	11.3	115.0	2.7
90	19.2	0.7	185.6	4.3	353.8	12.7	157.2	3.7
91	40.5	1.3	256.1	5.8	417.8	13.5	197.6	4.5

（注） 1991年は速報値，千万円未満は四捨五入

「出所」 『門司税関外国貿易年表（各年度版）』，その他門司税関資料

図Ⅲ—1 門司港・博多港コンテナ貿易額推移



「出所」 門司税関「1990年分門司港及び博多港コンテナ貿易概況」

博多港・福岡空港の対韓国貿易シェアは増加のトレンドにある。また，近年の北九州港（特に門司港）と博多港の港間競争は熾烈である。先発の門司港を後発の博多港が急追する展開である（図Ⅲ—1）。

表Ⅲ－４ 下関港の対韓国貿易額（全国、門司税関管内比）

項目 年	輸出総額	門司税関 管内比	全国比	輸入総額	門司税関 管内比	全国比
	億円	%	%	億円	%	%
1971年	40	14.0	1.3	92	76.0	9.6
1984年	842	36.3	4.9	1,662	79.5	16.6
1985年	883	41.4	5.2	1,779	80.3	18.2
1986年	996	42.9	5.7	1,848	82.2	20.9
1987年	1,102	45.4	5.8	2,226	78.7	19.0
1988年	1,093	42.5	5.5	2,641	71.3	17.4
1989年	1,101	39.3	4.8	2,833	66.5	15.8
1990年	1,070	38.5	4.3	2,778	64.7	16.4
1991年	1,158	37.5	4.3	2,820	63.9	16.9

（注） 1億円未満は四捨五入。1991年は速報値。

「出所」門司税関統計課，下関税関支署「年度別貿易概況・年度別外国貿易年表」

表Ⅲ－４にみるように、かつて圧倒的シェアを誇った下関港の対韓国貿易におけるシェア低下も、熾烈な福岡市と北九州市の経済圏内中枢をめぐる競争に、弱小経済（港）がはじき出された結果である（その中で、関釜フェリーは、特に対韓国輸入の面でなんとか踏み止まっている。表Ⅲ－５参照）。これはまた、表Ⅲ－６・Ⅲ－７にみるように、衣類の対韓国輸入をめぐる競争にも反映している^{注3)}。韓国からのこの品目の輸入に関しては、圧倒的シェアを維持していた下関港を、87年以降、小型コンテナ船を続々と投入した門司港が急迫している展開である^{注4)}。

西日本の主要3港のコンテナ物流（表Ⅲ－８・Ⅲ－９）をみてみると、80年代前半までは、博多港が九州一円を、下関港が中継港（特に対韓国貿易）として全国一円に、そして北九州港は基本的には九州一円だが一部、山口県を物流圏内として、その集配エリアをそれぞれ確定していた。ところが80年代後半になると、博多港コンテナ貿易の急増を背景に、博多港が北九州港の九州における集配エリアを侵食し、そのあおりを受けて、従来、下関港が主軸として担ってきた全国の中継港（特に対韓国貿易）の位置を、下関港は北九州港に脅かされはじめている（特に、北九州港の輸入物流が

表Ⅲ-5 関釜フェリー(コンテナ)貨物の輸出入額および対韓貿易における対門司税関管内比、全国比 (通関統計)

(単位: 億円)

項目 年	関釜フェリー 輸出額		下関港		対門司 税関 管内比		関釜 フェリー 輸入額		下関港		対門司 税関 管内比		対全国比	
			対韓 輸出比	対総 輸出比					対韓 輸入比	対総 輸入比				
			%	%					%	%				
1971年	91		22.7	3.0	3.2	0.3	368		40.2	13.2	30.4	3.9		
1982年	398		80.2	23.4	22.4	3.3	481		42.0	28.4	32.4	6.0		
1984年	806		95.8	47.2	34.7	4.7	1,039		62.5	47.1	49.7	10.4		
1985年	861		97.4	44.0	40.3	5.1	1,151		64.7	50.8	52.0	11.8		
1986年	970		97.4	59.0	41.8	5.5	1,310		70.9	62.4	58.3	14.8		
1987年	1,102		98.4	69.6	44.7	5.7	1,597		71.7	63.9	56.5	13.6		
1988年	1,047		95.8	72.5	40.7	5.3	1,912		72.4	64.7	51.6	12.6		
1989年	1,074		97.5	69.4	38.3	4.7	2,214		78.2	67.9	51.9	12.4		
1990年	1,054		98.5	65.1	37.9	4.2	2,094		75.4	65.3	48.8	12.4		
1991年	1,124		97.1	68.5	36.4	4.2	2,342		83.0	72.7	53.0	14.1		

(注1) 1970年6月, 関釜フェリー営業航海開始(週3航海)。1971年2月, 国鉄コンテナ輸送開始。1976年7月, フェリー関釜を大型船に代替(総トン3,875トン→5,169トン)。1983年5月, 毎日運航開始(フェリー関釜・フェリー釜関の2隻で運航)。1984年9月, フェリー関釜を大型船に代替(総トン5,169トン→6,590トン)。
 (注2) 1億円未満は四捨五入。対門司税関管内比, 対全国比の数字は, それぞれの対韓輸出入額に対する関釜フェリー輸出入額の比率。1991年は速報値。
 「出所」表Ⅲ-4と同じ

表Ⅲ-6 下関港の韓国衣類輸入額（全国比・門司税関管内比）
（単位：万ドル）

	下 関 港			韓 国 衣 類 輸入総額(全国)
	金 額	対管内比	対全国比	
1981年	5,021	92.6%	8.2%	61,393
1983年	7,260	98.3	16.5	43,967
1985年	12,002	98.9	19.4	61,995
1986年	23,509	97.5	24.0	98,036
1987年	37,582	83.6	21.4	175,750
1988年	56,226	64.5	21.2	264,842
1989年	66,566	61.5	21.2	314,380
1990年	56,461	60.1	23.0	245,028

(注) 1万ドル未満は四捨五入, 対管内比は円ベースによる
「出所」門司税関「国別品別貿易マトリックス(各年)」「外国貿易
年表(各年)」, (『通商白書(各年)』)

表Ⅲ-7 門司港の韓国衣類輸入額
（全国比・門司税関管内比）(単位：万ドル)

	金 額	管 内 比	全 国 比
1986年	497	2.0%	0.5%
1987年	7,300	15.7	4.2
1988年	29,773	34.2	11.2
1989年	38,084	35.2	12.1
1990年	35,399	37.6	14.4

(注) 1万ドル未満は四捨五入, 管内比は円ベース
による
「出所」表Ⅲ-6と同じ

近畿・中部・関東圏への拡がりをみせはじめている)^{注5)}。

また環日本海貿易においては、新潟への極集中が強まる可能性がある。89年、新潟港は、環日本海貿易を構成する日本の24港の貿易額の内、対ソ連(旧)輸出の30.1%、対北朝鮮輸出の46.3%を占め、地域内貿易の中核の位置を占めつつある^{注6)}。そして、中核一周辺の重層構造は、最終的には東アジアの中核・東京への極集中となっていく。

表Ⅲ—8 1985年、九州・山口コンテナ基地コンテナ貨物の
集配エリア

(単位：トン，%)

生産地(輸出) および 消費地(輸入)	下 関 港		北 九 州 港		博 多 港	
	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入
合 計	10,728トン 100.0 %	33,470 100.0	38,614 100.0	28,043 100.0	50,058 100.0	10,531 100.0
九 州	9.4	13.7	78.3	84.0	94.2	95.3
中 国	24.4	12.0	20.8	15.5	5.7	1.9
(内、山口県)	(18.9)	(7.0)	(20.4)	(14.8)	(5.7)	(1.3)
近 畿	16.0	18.1	0.2	0.2	—	0.3
中 部	9.6	11.6	0.2	0.1	—	—
関 東	36.0	22.6	0.1	0.2	—	2.4

「出所」大蔵省・運輸省「1985年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

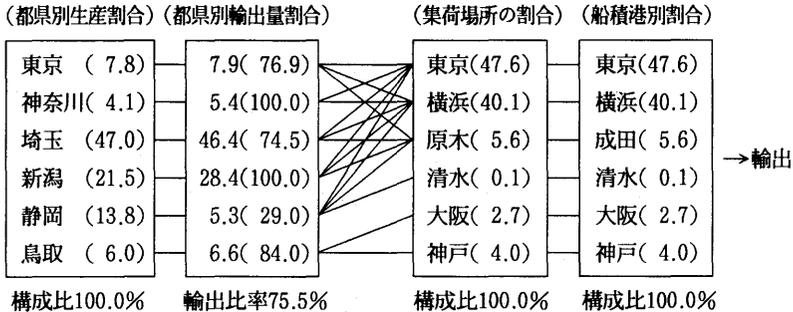
表Ⅲ—9 1989年、九州・山口コンテナ基地コンテナ貨物の
集配エリア

(単位：トン，%)

生産地(輸出) および 消費地(輸入)	下 関 港		北 九 州 港		博 多 港	
	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入
合 計	11,709トン 100.0 %	50,162 100.0	76,838 100.0	105,664 100.0	62,765 100.0	39,371 100.0
九 州	21.7	13.8	75.0	63.0	94.5	93.1
中 国	24.0	13.4	24.1	11.9	5.5	3.2
(内、山口県)	(19.4)	(10.4)	(23.0)	(10.5)	(5.5)	(2.9)
近 畿	15.7	22.7	0.2	7.4	—	1.5
中 部	10.7	6.0	0.2	8.3	—	0.1
関 東	20.0	25.7	0.1	8.6	—	1.6

「出所」大蔵省・運輸省「1989年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

表Ⅲ-10 ファクシミリ輸出に関する物流実態（シェア）（％）



（注）調査対象企業8社，9工場。ただし都県別輸出量割合の（ ）内は，各地域ごとの輸出比率

「出所」横浜税関「輸出貨物の物流実態に関する調査結果について」
1991年2月

物流においてこの傾向は顕著である。表Ⅲ-10にみるように，品目（特に軽薄短小品目）によっては，各地域の生産額と集荷・船積額は比例関係になく，極集中が驚くほど進展している^{註7)}。その過程で，物流メリット（倉庫・運輸・乙仲業・各種港湾業）の大半は中枢に吸い上げられ，経済波及効果の不均衡が結果する。

現在は，いわば物流・経済圏再編の過渡期であるが，再編成が一段落した後の構図は，やはり新たな東アジア全域での，中枢東京を頂点とした極集中構造が予見できるのである。

（注）

- 1) シンガポール，ジョホール州（マレーシア），バタム島（インドネシア・リアウ省，シンガポールからフェリーで25分）を結ぶ地域。91年6月に「成長の三角地帯」構想合意。その後，リアウ省の開発に関しシンガポールとインドネシアが投資促進保護協定を締結（同省内では100%外資企業の設立認可）。バタム島は両国共同開発の工業団地を造成。Far Eastern Economic Review, 3. Jan. 1991参照。
- 2) 博多～麗水，博多～馬山，博多～釜山間のコンテナフェリー，および博多～

釜山間の高速旅客船の就航。また、韓国第2の航空会社、アシアナ航空就航。

3) しかし韓国からの魚介類輸入に関していえば、下関港は全国で圧倒的なシェアを維持している。90年(ドルベース)、管内比88.2%、全国比50.8%となっている。これは、魚取引・流通が独特な形態をとり、情報・ノウハウに劣る後発港が参入しにくい構造になっているためである。

4) 90年3月現在、関釜フェリーの週7便に対して、門司港に寄港の韓国定期船は、フルコンテナ船・セミコンテナ船・在来船の合計で、週60便、運航している。

『北九州港・下関港定期航路表(1990.3)』北九州港振興協会

5) 川本忠雄(1988)、津守貴之(1990)前掲論文併せて参照

6) 対岸諸国(韓国・中国・旧ソ連・北朝鮮)に対する24港の貿易全体では、対韓国・対中国貿易に強い関門港(下関港・北九州港)が、輸出の71.1%、輸入の76.0%を占めている。現在の関門港は、環日本海貿易と環黄海貿易の結節点の位置にあることがわかる。門司税関・新潟税関支署統計(表Ⅲ-2と同じ)より。

7) しかし、素材型製品(例えば鉄鋼製品)の多くは生産された地域の近くで集荷され、船積されている。横浜税関資料(表Ⅲ-10と同じ)より。