

80年代における 下関港(関門港)の外国貿易

—— 日韓(関釜)貿易を基軸にした下関港の動態 ——

川 本 忠 雄

目 次

はじめに

I. 下関港の現状

II. 下関港の輸出構造

III. 下関港の輸入構造

補論. 関門港(北九州港・関釜フェリー)のコンテナ貿易

はじめに

現在、先進諸国間あるいはNICs(新興工業諸国)と先進国間における貿易摩擦が大きく現象しているが、その分析においては国民経済間のいわばマクロ分析が多いのが現実である。しかし逆に視点を地方経済(地方港)の貿易諸現象に置き、それを分析する中で、そこに投影された(あるいは偏った形で凝縮された)全体の動向を把握することも意味がある。ミクロの分野・対象にも時代が反映し、全体の経済法則性が貫徹していると思われるからである。

さて本稿は、ここ数年、関門地区の貿易調査機関・行政機関(門司管区税関等)において資料収集・聞き取り調査をした結果を、とりあえず第一段階の報告として概況の形でまとめたものである。従って本稿では、80年代下関港における外国貿易の全体の動向と傾向を分析するに届めた。各商

品項目のより詳細な輸出入の分析（特に水産物・造船・各種機械貿易）、各商品輸出入と個別企業間の物流動向の分析、貿易に伴う外国為替決済の下関における動向分析、また今後の下関港（および関門港）発展の展望のより深化された考察などは今後の課題としたい。

また、本稿では下関港の外国貿易において圧倒的な比重を占める対韓国貿易（貿易相手国別の構成比において、60年度の輸出額の45.2%、輸入の78.5%の比重）、およびその主要部分を荷う関釜フェリーのコンテナ貿易に論述のかなりの部分をさくが、全体の動向と傾向を分析するに届め、そのより詳細な検討は次稿以降の課題とする〔下関の対韓貿易の分析（次稿以降）においては、成長著しい韓国経済とその産業構造の変革（あるいは国際的産業調整と国際分業構造の変化）が、日本の地方都市（下関）の貿易構造へ如何に影響を及しているか（あるいは下関がそのトレンドに乗り切れているか）、つまり上記の変化のインパクト—レスポンス関係等を常に念頭において考察していくことになる〕。

さて本論を述べる前に、最初に用語上・統計上の問題について一言しておきたい。

本稿での港名・地域区分および貿易商品の品目分類は、大蔵省関税局の通関統計上の区分に従った。

門司税関管内に所属している外国貿易指定港は23港あり、地域は山口県、三池港を除く福岡県（福岡空港含）、佐賀県、大分県、宮崎県、および対馬（厳原港）をカバーする（それ以外の九州各港は長崎税関管内と沖縄地区税関に所属する）。北九州港とは、門司港（通関統計上、小倉各港、田野浦・太刀浦コンテナ港を含む^{註1)}）および戸畑港（通関統計上、若松港・八幡港・洞海湾各港を含む、港湾法では、この港区は洞海港と呼ばれている）によって構成されている。この北九州港に下関港を含めたものが関門港である。

続いて、日本の貿易商品の品目分類^{註2)}について略述してみよう。現在、各国貿易の作成の際の国際的な品目分類基準として、④国連の

SITC(国際標準貿易分類表, SITC第2版は6桁1832商品項目)と、
②関税協力理事会(CCC^{註3)})のCCCN(関税協力理事会品目表, 22部・99類
・1011商品項目(4桁分類)の2つがある。日本では、輸出入統計品目表
の作成にあたり、1951年以降、SITC方式を採用していたが、1976年以
来、関税率表との関連等から基本的にはCCCN方式を採用している(具
体的には、各品目はCCCNの基本分類番号(4桁)に、日本独自の細
分番号を加えた最大、7桁分類で表記される^{註4)})。

現在、日本・EC等149ヶ国が採用しているCCCN方式は各国が関税
を徴収するという視点から分類作成をしており、当該商品の貿易の量的規
模は必ずしも重要視されていない。従って世界的に貿易量の多い原材料
品目(一般に関税が低率または無税)は、分類を細分化していないという
難点があるといわれ、また、この方式を米国・カナダ・ソ連が採用してい
ないという問題もある。これに対して、SITC方式は、貿易量の多寡を
中心に分類作成が行なわれている。ここにCCCN方式(関税徴収目的)
とSITC方式(統計目的)を国際的に統一し結合さす必要が生じてく
る^{註5)}。国際統一商品分類(HS)への移行作業がそれである。HSはCCCN
を基礎としており、基本的にはCCCN品目を細分化して6桁の品目(50
19品目)作成を目指している。締約国は、自国の輸出入統計品目表・関税
率表をHS分類に一致させる義務があり、87年施行を目指して現在、作業
中である。

ともかく、本稿ではHSが採用されていない現在、大蔵省関税局のCC
CN分類に基づいた各税関の通関統計に依拠して分析をすすめることにし
たい。

〔蛇足乍ら、通関統計の商品価格は、輸出は本船甲板渡し価格(FOB)、
輸入は運賃・保険料込み価格(CIF)であり、申告制が原則である〕。

注1) 自動車(日産)輸出港である苅田港は、通関統計上、北九州港に含まれず、独
自に分類される。

注2) 大蔵省関税局輸出課統計係「わが国の貿易統計について——外国貿易等に関する統計基本通達とその内容」『貿易実務ダイジェスト(85年7月号)』日本関税協会, 14~25頁。

黒岩清「国際統一商品及びコーディング・システム」『貿易実務ダイジェスト(86年1月号)』日本関税協会, 1~17頁。

「国際統一商品分類(HS)への移行作業の進捗状況について」日本関税協会資料より。

注3) 正式名称はCustoms Cooperation Councilで1950年, ブラッセルで発足した。55年各国で相違していた関税分類表の国際的統一のため, ブラッセル関税分類表(BTN)が作成された。現行のCCCN(Customs Cooperation Council Nomenclature)は, 76年にBTNが名称変更されたものである。同上『貿易実務ダイジェスト』85年7月号, 16頁, 18~19頁。86年1月号, 2~4頁。

注4) 日本で作成されている統計品目表は, 「輸出品目表及び輸入品目表を定める等の件」(昭和50年, 大蔵省告示第117号)により定められている。

同上『貿易実務ダイジェスト』85年7月号, 19頁。

注5) 同上『貿易実務ダイジェスト』85年1月号, 4~5頁。

I. 下関港の現状

最初に明治以降の下関港の歴史を概観してみよう。^{注1)} 明治初期, 下関港は不開港であったが, 1875年, 不開港ながらも長崎税関下関官吏派出所が設置された(旅客・郵便物・内地回漕品の積卸など)。1883年, 朝鮮貿易港として定められて, 1889年, 門司港区と同時に特別輸出港として指定されていく(米・麦・麦粉・石炭・硫黄の5品目に限り輸出許可)。その後, 1899年, 開港指定を受け, 日露戦争後の1905年, 関釜連絡船が就航し大陸貿易の西の拠点としての基礎を確立していく。戦後の中断期を経て(民間貿易は1947年に再開), 1970年には関釜フェリーが就航し(週3航海, 国鉄コンテナ輸送は71年に開始), 83年, 毎日運航が開始されていく(韓国の釜山フェリー所有船就航)。現在, 関門港全体で22の定期外国航路(ダ

イレクト寄港，準定期の中国航路を含む）が設定されている。^{注2)}その内，下関港のみに限定してみれば，フルコンテナ船航路（8航路）は全て対岸の門司コンテナ・バース（太刀浦・田野浦港）に寄港し，フルコンテナ船以外の航路では3航路を有するのみであり，その中で入港船舶の少ない印パ・バルシャ湾航路，ベンガル湾航路（いずれも下関港に寄港，インドを寄港地とした輸出入繊維が主力）の2航路を除けば，下関港の輸出入に占める関釜航路（フェリー）の比重は圧倒的である（補論参照）。60年度の下関港の総輸輸出額の45.2%（表11），総輸入額の78.5%（表16）を占める対韓貿易の中で，関釜フェリー（コンテナ）は対韓貿易の輸出額の97.4%，輸入額の64.7%を占有している（60年度，関釜フェリーによる総出入国者は約6万6千名）。以上，下関港は戦前の大陸貿易（特に朝鮮貿易），戦後の対韓貿易を一つの基軸として歴史を形成してきたといえよう。

続いて下関港の港湾機能の状況（港湾施設・制度等）を概観してみよう。この機能上の問題をみる場合，ライナー（定期船）ポートとトランパー（不定期船）ポートの2つの側面に分けてみてみたい。

現在の下関港は，上記の様に関釜フェリーを除くとライナー（定期船）ポートとしての性格は弱い。以前の在来型ライナー時代には，北九州港（特に門司港）と同等のメインポート扱い〔全世界運賃同盟（freight conference）より運賃協定に基づく割増運賃不要のライナーポートとして承認〕を受け差異はほとんどなかったが，コンテナ時代到来とともに門司港との落差が目立ってくる。特に重要なことは，門司港は諸施設の充実がはかられ運賃同盟のCY(Container Yard)^{注4)}・CFS(Container Freight Station)^{注5)}指定港となっただけでなく，フィーダー・サービス(feeder service)港に指定されたことである。フィーダー・サービスとはコンテナの支線輸送のことで，大型コンテナ船（3～4万t，遠距離・高速航行）は運航効率を向上さす為特定のメイン・ポート（日本では東京・横浜，神戸・大阪など）以外には寄港しないので，寄港地のコンテナ・ターミナルから小型コンテナ船・フェリー，自動車，鉄道による支線輸送が行なわれる。そ

の接続の際の費用・リスクは、船会社が負担のサービスもある。またフィーダー・サービスには日本を中継港とした、通し運送（東南アジア・韓国・中国などへ）も存在する。現在、北九州港には神戸港を母港とした8つのフィーダー・サービス航路があり、1985年度、全コンテナ貨物移出入量、約233万フレートトンの内の約70%の比重を占めている（約30%はダイレクト寄港^{註6)}）。この様なコンテナ港としての機能上の差異に加え、船会社の支店・代理店、曳船、船荷役業、通関業（いわゆる乙仲）、水先案内（関門海峡通行に際しては300 t以上の外航船、1,000 t以上の内航船にはパイロット乗船の義務）等の業者・機関は、ほとんど門司側に存在し、下関側には入港のイニシアティブがとりにくいという事情がある（例外は関釜フェリーおよび輸入水産物）。下関港はコンテナ機能に関しては門司港の副次的位置にあるといえよう。

ともかく、将来の内国・外国貿易の主流はコンテナ貿易であり、これに如何に対応するか、が下関港の今後の課題である（国内の物流を含めた関門港のコンテナ貿易は補論で後述する）。

次にトランパー・ポートとしての機能^{註7)}について。下関港は、不定期船の受入れ施設は比較的整備されている。

例えば、食糧庁扱いの大麦・小麦輸入を主力とする第一突堤地区。繊維原料輸出（西日本地区繊維メーカーのストックポイント）・粗糖輸入（日本甜菜製糖）を中心とする第二突堤地区。関釜フェリーおよびアルミインゴット輸入などの細江地区〔この地区は1万トンクラスの冷凍冷蔵庫（林兼冷蔵・日本冷蔵・髷松岡）を有する輸入食糧基地でもある〕。5万t級専用棧橋を有する西山地区（三井金属の工場原料・磷鉱石輸入、隣接地に三井東庄）。原木輸入地区としての福浦地区（背後地に日東合板および段谷産業）。石油配分基地としての六連島地区。工業団地地区としての長府地区（神戸製鋼・長府製作所・BSタイヤ等が進出しているが、船舶による移出入は少ない）。漁港地区〔いわゆる「小瀬戸」地区と日本で漁獲されるフグの80%を取扱う南風泊地区、背後地に大型水産加工基地（大洋漁業

・林兼産業・その他地場産業)を有する〕。民間造船所(三菱重工・林兼造船・旭洋造船・東和造船)による船舶の修理・輸出などがそれぞれである。

しかし出入港船舶の受入れに関して、問題点もまた多い。例えば魚介類鮮度保持の為の保税上屋の冷凍貯蔵庫の不足。青果物不良品廃棄施設の不備。生鮮品検疫時間の制限(夜間・休日受付不可、通関手続は執務時間外の臨時開庁制度あり)。全体として水深が浅く大型船舶入港に難点(例えばBSタイヤ輸出は通関は下関でも、船積は門司コンテナ・バースからである)などがそれぞれである。

入港船舶が当該市に及ぶ経済効果は非常に大きいといわれている。^{註8)}例えば船会社が当該港湾局・諸機関に支払う経費は、入港料(トン税)、係留岸壁使用料、浮桟橋使用料・保税上屋使用料、物揚場使用料、荷捌地使用

表1. 主要外貿港の輸出入シェアの推移(%)

港 別		1958年	63年	68年	73年
輸 出 シ ェ ア	東京・横浜	27.1	30.0	31.6	27.8
	神戸・大阪	46.4	41.8	33.3	28.9
	名古屋	6.7	7.6	9.2	10.0
	北九州	3.3	3.8	3.2	2.4
	その他	16.5	16.8	22.7	30.9
	合 計	100.0	100.0	100.0	100.0
輸 入 シ ェ ア	東京・横浜	25.2	26.7	25.6	21.0
	神戸・大阪	29.3	22.8	17.7	16.0
	名古屋	9.2	8.6	6.8	5.7
	北九州	6.0	4.5	3.5	1.8
	その他	30.3	37.4	46.4	55.5
	合 計	100.0	100.0	100.0	100.0

「現出所」門司税関・下関税関支署資料

「出所」下関産業文化研究所「下関市経済の諸問題(4章)」『下関商経論集(19巻3号)』76年, 101頁

料および水先案内料、曳船料、代理店料等があり、陸上での業者による荷役・運送・保管経費等を含めると多額の所得が発生するといわれている。港湾施設・諸機能・制度の整備・拡充と集荷能力の一層の向上がライナー及びトランパー双方に対して望まれよう。

最後に、現在の下関港（および関門港）の全国における地位と貨物（外貿・内貿）の移出入状況を概観してみよう。

表1にみる様に、1960年代～70年代にかけて、主要港シェアの減少（特に阪神港）および停滞と地方港シェアの継続的上昇が傾向としてみられる。これは日本経済の高度成長を支えた成長産業（重化学工業）が主に地方臨海コンビナートに立地し、その産業後背地を背景に地方港の外国貿易シェアが上昇したものである。名古屋港の伸びも上記の理由と関連している（背後に巨大自動車産業等の存在）。現在この傾向（主要港シェアの低落）は、一方で阪神港にみる様に持続しているが〔阪神併せて輸出で19.3%、輸入で10.3%のシェア（表2、表3）、この低落を逆転さす意味もあり70年代神戸ポート・アイランド（大コンテナ基地）の建設が推進された〕、他方で東京・横浜港は表2、表3にみる様に輸出で31.1%（成田空港を含めると38.7%）、輸入で15.2%（成田空港を含めると24.9%）となり低落傾向に一応の歯止めをかけている。70年代後半～80年代の産業構造の転換が在来型重化学工業に立脚した地方貿易港の伸びを停滞させ、貿易・物流構造にも統合・再編の過程が進行中であるとみることができよう。

この事情は関門港の動向にも明白に現われている。表1～4にみる様に、戦前は3大港区として称されていた影もなく、全国比シェアは（85年、輸出は10位、輸入は13位、表2. 3.）は一貫して低落し、特に在来型重化学工業が多く立地する北九州港の落ち込みは大きい（北九州港のみの全国比シェアはわずかに輸出で1.8%、輸入で1.6%、表3参照）。その中でも、住友金属工業が立地する小倉、新日鉄および多数の化学産業が立地する戸畑港区にこの傾向が明日に現象している（特に輸出構成比の大幅な低落、表5）。だが、同じ北九州港の中でも田野浦港は、70年代後半から

表 2 1985年全国港別輸出額順位

順位	港名	輸出額(億円)	構成比(%)
1	横浜	85,655	20.4
2	神戸	52,389	12.5
3	名古屋	45,369	10.8
4	東京	44,786	10.7
5	成田空港	31,911	7.6
6	大阪	23,545	6.8
7	清水	12,166	2.9
8	豊橋	10,375	2.5
9	広島	9,813	2.3
10	関門	9,651	2.3
	その他	88,897	21.2
総 額		419,557	100.0

「出所」門司税関「1985年全国港別貿易額表」より加工作成

表 3 1985年全国港別輸入額順位

順位	港名	輸入額(億円)	構成比(%)
1	成田空港	30,176	9.7
2	千葉	26,043	8.4
3	横浜	24,129	7.8
4	東京	22,877	7.4
5	神戸	21,115	6.8
6	名古屋	19,751	6.4
7	川崎	17,057	5.5
8	喜入	11,822	3.8
9	大阪	10,934	3.5
10	水島	10,287	3.3
11	四日市	9,696	3.1
12	堺	9,159	2.9
13	関門	7,116	2.3
	その他	90,687	29.2
総 額		310,849	100.0

「出所」表 2 と同じ

の急速な貿易・物流の統合・再編化（例えばコンテナ化）の波にのり、著しい外国貿易の伸長がみられる（76年と85年の管内比比較、輸出は2.5%→10.9%、輸入は0.9%→3.1%、表 5 参照）。

これに対して輸出が依然好調な業種（例えば自動車）を抱える地方港は輸出シェアを飛躍的に伸長させている（日産自動車の苅田港、東洋マツダ工業の防府港、表 5 参照）。また産業構造の変化（先端技術産業化）と連動した航空コンテナ化（いわゆる「軽薄短小」の産業製品輸送）に対応していった福岡空港の輸出の伸びにも注目される（IC 部品、その他工業部品・半製品等の機械機器輸出、表 5 参照）。

表4 関門港（下関港）輸出入額年度別推移 ()内は下関港の数字

年別 \ 項目	輸 出 額	全国比	管内比	輸 入 額	全国比	管内比
1970年	2,160億円 (237億円)	3.1% (0.33)	68.5% (7.6)	2,317億円 (256億円)	3.4% (0.39)	43.4% (4.9)
1975年	5,143 (1,013)	3.1 (0.61)	58.1 (11.4)	3,988 (1,077)	2.3 (0.63)	31.5 (8.5)
1980年	8,381 (1,301)	2.9 (0.45)	51.1 (7.9)	5,985 (1,660)	1.9 (0.51)	25.3 (7.0)
1985年	9,651 (1,955)	2.3 (0.46)	43.6 (8.8)	7,116 (2,265)	2.3 (0.73)	31.4 (10.0)

「出所」門司税関統計課・下関税関支署資料（年度別貿易概況・年度別外国貿易年表など）より

さて下関港は、70年代以降より管内比・全国比において輸出・輸入とも停滞局面を脱し漸増傾向を現わしている（表4）。強力な地場産業を持たない（あるいは構造不況業種（造船・水産加工など）を多く有する）にもかかわらず貿易構造の再編にある程度成功した背景としては、とりあえず2点考えられる。

1. 強い成長力を有する地域（230kmの距離にNICs（新興工業国）の代表、韓国）の存在があげられる。現代韓国は工業構造の変化（重化学工業化→先端産業育成へ）に伴い、その国際分業構造も急速に変化しつつある。すなわち、同じ加工貿易型構造とはいえ工業構造の高度化に対応したのものとなっている〔輸出品目として、機械機器・電気機器を主力として一部には国産による先端技術製品（IC等）も登場。輸入品目として、重化学工業素材・工作機械・IC部品等〕。この貿易トレンドに下関港の貿易が依存を深める形でシェアを維持していく。

2. 全国規模で進展している貿易・物流の再編化にある程度、対応し得たことが挙げられる（前述した様に、問題点・課題は多く存在するが）。すなわち、関釜フェリーのコンテナ化の進展、あるいはそのコンテナ化へ

の対応の中で、日韓貿易の物流における通過港・中継港としての機能の強化等がそれである。

下関港の移出入貨物（外貿・内貿）の動向を港湾統計にもとづいてみてみよう（通関統計による下関港の貿易構造の検討は次章で行う）。

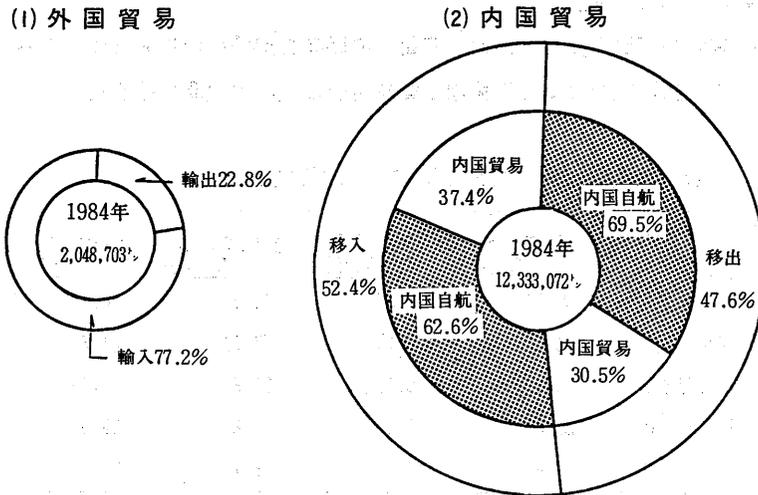
表 5 門司税関管内の主要支署別輸出入額構成比

項目 署所	輸出額構成比 (76年)	輸入額構成比 (76年)	輸出額構成比 (85年)	輸入額構成比 (85年)
門司本関	25.1%	7.6%	21.1%	6.9%
(小倉)	(12.4)	(2.1)	(5.8)	(1.7)
(田野浦)	(2.5)	(0.9)	(10.9)	(3.1)
下関	10.3	8.9	8.8	10.0
戸畑	21.9	13.4	13.7	14.5
関門計	57.3	29.9	43.6	31.4
苅田	0.2	0.6	17.3	0.5
岩国	1.5	6.3	0.9	4.6
徳山	10.0	13.4	10.0	12.8
防府	0.9	0.4	4.2	0.8
下松	7.0	0.5	2.2	1.2
宇部	4.2	10.8	3.1	12.0
博多	3.5	9.1	7.4	6.1
福岡空港	0.4	0.6	1.8	0.8
大分	6.6	18.8	5.0	22.1
佐賀関	0.6	4.5	0.4	3.4
その他支署	7.8	5.1	3.8	4.4
管内総計	100.0	100.0	100.0	100.0

(注) () は、それぞれ所轄する統計報告税関の内訳。門司本関には小倉・田野浦・門司外郵，下関には港町・下関外郵，戸畑には若松・八幡，徳山には光，博多には博外外郵をそれぞれ含む。

「出所」門司税関「年度別管内貿易概況」等により加工作成

図1 下関港の移出入貨物構成 (1984年)



「出所」下関市港湾局『85年下関港統計年報』6頁

貨物(トン)にみる限り(図1(1)),外国貿易に関しては輸入港の性格が強い(しかし、これは重量トンでみたものであり通関統計(価額)による貿易構造を直接に反映するものではない)。問題は内国貿易(移出入)における内国自航の高さである(図1(2))。この内国自航とは下関彦島(福浦港)一小倉日明港間の山九渡船が統計上現われたものであり(実態は通勤等による運搬車輛が大部分)、純粹の内国貿易は移出(30.5%),移入(37.4%)にすぎず、今後の発展に向けて検討すべき課題は多い(定期フェリー(内国遠距離)の誘致に向けた港湾整備など)。

表6をみてみよう。まず輸出で注目されるのは順位1位のその他の機械、4位の糸・紡績半製品、5位の染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品である(いずれも対韓輸出が上位を占めている)。この内実は、工業素材(半製品)輸出がほとんどであり、韓国の分業構造にくりこまれた下関の貿易構造を反映している。特に依然上位にあった軽工業品素材(糸

・紡績半製品) が下がり、家電・機械・化学工業等の部品・機器・半製品が上位輸出項目を占めていることに、韓国工業構造の高度化がみてとれる。興味深いのは、順位2位の輸送用容器である。これは流通空費を形成する空コンテナの輸出(移出)であり、関釜間の輸出入額そのもののアンバランス(下関大幅入超)と同時に、韓国からの輸入が量的にかさばる品目(生鮮品・繊維・工業品完成財等)が多い反面、下関からの輸出は量的に軽くて小さい品目(機械部品・半製品等)が多いという事情を反映している。今後、韓国産業構造の高度化の進展および韓国国内(貿易)のコンテナ化の進展あるいは三国間貿易の伸長がこの項目の動向に如何なる影響

表6 下関港の外貿主要貨物取扱品種一覧表(84年)(単位トン)

順位	輸 出		輸 入	
	品 種	数 量	品 種	数 量
1	その他の機械	112,926	重 油	311,477
2	輸送用容器	106,098	りん 鉱 石	272,553
3	輸 送 機 械	61,724	原 木	260,361
4	糸 及 び 紡 績 半 製 品	46,983	麦	131,270
5	染料・塗料・合 成樹脂・その 他化学工業品	37,669	水 産 品	122,787
6	そ の 他 食 料 工 業 品	25,449	そ の 他 金 属 鉱	112,574
7	そ の 他 非 金 属 鉱 物	18,001	日 用 品	92,720
8	そ の 他 金 属 鉱	16,000	輸 送 機 械	58,070
9	そ の 他 繊 維 工 業 品	10,669	砂 糖	52,621
10	化学薬品	10,384	その他の機械	43,392

「出所」『85年下関港統計年報』10頁(加工作成)

を及していくのか注目される。

輸入項目では、1966年には水揚げ高日本一(28万5千トン)を誇った水産品項目の凋落が目につく(85年水揚げ高、全国15位)。以西底引き網漁業の不振、韓国内の魚食の普及(しかも高級魚指向)と加工技術の向上による需要(韓国)の伸び、漁場が近く(燃費が安い)背後に大消費地の存在する博多・唐津への水揚げ港の移行などが如実に反映されているといえよう。

注1) 下関市港湾局『下関港要覧(昭和60年)』。ジェトロ山口貿易情報センター・山口県貿易センター「第31回および第46回貿易関係機関団体懇話会報告」『山口県貿易ニュース』85年1月号、86年4月号。

注2) 北九州港・下関港航路集貨対策委員会『北九州港・下関港 定期航路表(1985)』北九州港振興協会。

注3) 「第2回・3回貿易関係機関団体懇話会報告」『山口県貿易ニュース』82年8-9月号、82年10月号、『下関港要覧(昭和60年)』、北九州市港湾局『北九州港要覧(1985年)』参照。

注4) CYとは船会社と荷主間でのFCLコンテナおよび空コンテナの受取り・引渡し施設。FCL(Full Container Load)とは、荷主がコンテナへの詰め込み・開梱について自己の責任で行なう実入りコンテナ。同上、「第3回報告」『山口県貿易ニュース』82年10月号、11頁。

注5) CFSとは船会社と荷主間でのLCL貨物受渡し施設。LCL(Less than Container Load)とは、貨物量にかかわらずコンテナへの詰め込み・開梱を船会社の責任で行なうことを前提に荷主より引受ける貨物。同上「第3回報告」11頁。

注6) 北九州市港湾局『北九州港要覧(1986年)』。

注7) 「第1回・2回・4回・22回貿易関係機関団体懇話会報告」『山口県貿易ニュース』82年6-7月号、8-9月号、11月号、84年4月号、『下関港要覧(昭和60年)』、『北九州港要覧(1985年)』参照。

注8) 同上、「第2回報告」『山口県貿易ニュース』82年8-9月号、8頁。

注9) 1975年の下関港輸出シェアの特異な高まり(表4)は、大型船舶の輸出増による(75年船舶輸出が下関港の輸出に占める構成比は、戦後最大の52.3%に達し、以後、構成比は減少していく)。この時期は造船不況に伴う第一次造船合理化(78~79年)前の時期であり、下関の造船施設が戦後最大規模に達していた。下関税関支署「年度別下関港貿易概要」等参照。

注10) 同様の見解が、既に10年前の報告にもみられる。田中素香「下関港における外国貿易の現状」『下関商経論集(19巻3号)』1976年3月、103頁。

注11) 現在、対岸の小倉日明港(下関福浦港からわずか5.5km)に内国遠距離フェリー(4航路・週45便)が集中している。前掲『北九州港・下関港定期航路表(1985)』34頁。

Ⅱ. 下関港の輸出構造

表7(輸出品別表)および表10・11(国別輸出額表)を対照してみるとにより1977年~84・85年の間に進行した輸出構造の変化をみてみよう。

〈輸出品目構造について〉

77年と84・85年を比較してみると、そこで注目される特徴は、輸出品目別構成比において、船舶輸出、繊維及び同製品輸出、非鉄金属輸出(アルミニウム及び同合金・銅及び同合金)の比重の低下であり、それに対して化学工業生産品輸出、機械機器及び電気機器(船舶を除く輸送機器を含む)輸出の比重の上昇である。

まず、繊維及び同製品輸出の比重の低下(絶対額も低下)は、輸出仕向国(特に韓国・インド、表10・11)の繊維産業の発展(仕向国内の輸入代替工業の完了→輸出工業化)を如実に反映している。現在、韓国は日本より繊維原材料(例えばナイロンの原材料イプシロン・カプロラクタム・CCC N第6部2935110)を輸入し、完成品を輸出するという分業構造を完成している。その結果、77年には輸出入がほぼ均衡していたこの品目は、85年には下関港にとって大きな入超構造となって現象している(77年、輸出115.7億円、輸入92.3億円→85年、輸出70.4億円、輸入315億円、表7・12)。

表7 輸出品別表(価額(千万円),構成比(%))

項目	年度		1977年		1984年		1985年	
	品目	品目	価額	構成比	価額	構成比	価額	構成比
第1部3類(103)	魚介類及び同調製品	第4部16類(1604~1605)	181	1.4%	512	3.0%	392	2.0%
第4部16類(1604~1605)			1,157	8.8	905	5.3	704	3.6
第11部50~63類	繊維及び同製品		557	4.2	1,487	8.7	1,455	7.4
第6部28~38類 第7部39類	化学工業生産品		1,125	8.6	1,522	8.9	1,455	7.4
第7部40類(4011)	タイヤ及びチューブ		660	5.0	689	4.0	947	4.9
第15部73類	鉄鋼製品		949	7.2	519	3.0	533	2.7
第14部71類 第15部74~81類	非鉄金属		1,710	13.0	5,182	30.3	5,832	29.8
第16部84~85類 第17部86~88類 第18部90~92類	機械機器及び電気機器 (船舶を除く 輸送機器を含む)		6,474	49.4	4,876	28.6	6,669	34.1
第17部89類	船舶類		297	2.4	1,384	8.2	1,561	8.0
	その他		13,110	100	17,076	100	19,548	100
	合計							

(注) 価額1,000万円未満は四捨五入

「出所」下関税関支署資料・門司税関外国貿易年表等により加工作成および日本関税協会『輸出統計品目表(86年版)』参照

非鉄金属構成比における比重の低下(7.2%→2.7%)は、70年代後半以来、進化したこの分野の国際的産業調整の結果である。高価格の石油多消費型産業(例えばアルミ・銅合金は電力・エネルギー多消費)は日本では既に国際競争力を失い(構造不況業種)、海外資源開発(例えばスマトラ島のアサハン・アルミ)を進めると同時に、産業立地も海外(ASEAN等)に移転しつつある。77年、主要仕向国であった韓国・シンガポール・香港・タイ等は、一方で国内の輸入代替化の進行と同時に他方で輸入先をこれらの地域に変更していく傾向にある。ただし近代化を進める中国(この産業の輸入代替化未完了)へはこの品目の輸出急増(85年、3.5億円)が続いている。対アメリカへの輸出急減(77年44.9億円→85年5.1億円)もこの分野での日本の国際競争力の低下を如実に反映したものになっている。

また化学工業品輸出(特に韓国へのイプシロン・カプロラクタム、人造プラスチック等)の増大も、相手国での産業構造の高度化を反映している(輸出品目別構成比 77年4.2%→85年7.4%)。この分野は、韓国でも70年代後半以来の重化学工業化における成長産業であるが、未だ供給は急拡大しつつある需要(各種工業部門の拡大)に追いつかず(特に高付加価値技術集約製品)、この品目を素材とした産業への輸出は伸長傾向にある。例えば、イプシロン・カプロラクタム→ナイロン→タイヤ・コード、漁網、織物・衣料等の産業へ、人造プラスチック→フィルム、レンズ、各種自動車部品等の産業へ投入される。

さて、船舶輸出の品目別にみる比重の低下と、それを代替する機械機器及び電気機器の輸出の急増は下関港の輸出構造の変化の核心をなすものである。

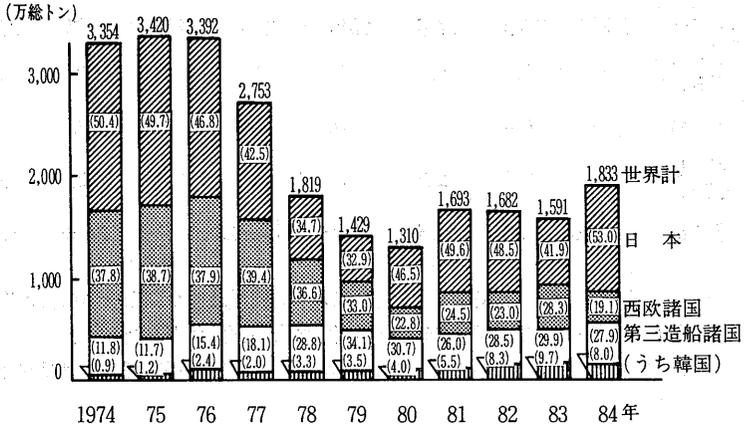
船舶輸出は全輸出額に占める構成比において、表8にみる様に、1975年の52%をピークに急落し、80年代前半に若干持ち直したものの低滞を続けている(84年には品目別構成比における首位の座を、進況著しい機械機器及び電気機器輸出に奪われている、表7)。

この船舶輸出の停滞は、先進諸国造船産業の置かれた苦しい状況を直接に反映している。図2にみる様に、1976年をピークとして世界の建造量は、80年代に若干の持ち直しはあるものの長期停滞の状況下にある。その限られた需要の中で、低価格を最大の競争力要因としたNICs（特に韓国）の造船産業の追い上げは急であり（84年、第三造船諸国は世界全体のシェアの27.9%を占め、西欧諸国合計の19.1%をはるかに凌駕）、先進諸国の造船産業は倍加した需要難に陥入っている。船種別（図3）にみると、第一次石油ショック（1973年）を契機としてタンカーの受注は激減し、現在、ばら積貨物船の限られた需要で生産を維持している状況である。

さて、下関の造船業界は、戦後、地元水産業界の活況と不可分に発展してきた。漁業会社の船舶建造・修理（しかも東シナ海での以西底引き網漁業・大中型巻き網漁業を中心とした漁船の大型化・高級化）を中心に、市内造船企業の設備も拡大してきたのである（76年、市内の造船設備は戦後最大の規模）。加えるに、60年代エネルギー革命（石炭→輸入原油へ）の進展に伴う大型タンカー需要が、造船産業の活況を支えてきた。しかし第一次石油ショックを契機にした造船不況下（70年代後半）で、78～79年の第一次造船合理化が進行していく（この時期、日本全体で建造能力35%の設備が削減された）。そして、その本格的回復をみないまま、86年6月、第二次造船合理化案が出されている状況である（「海運造船合理化審議会」案→20%の設備削減、造船業界の集約化・グループ化、不況カルテル結成^{註1)}による操業調整等を計画）。

現在、こうした苦しい状況下ではあるが、下関造船産業は第一次合理化以前よりも多くの建造量（85年36.3万トン）を実現している〔価額も85年は最高を記録（667億円）、表8参照〕。表8・9にみる様に、第一次合理化前と比較して、大型船（しかも高付加価値船）を建造した結果である。しかし、第二次合理化を控えた造船業界に、これ以上の下関港における輸出のリーディング部門の役割を期待でき得ない。それに代替する輸出品目が、韓国の工業構造高度化に対応した機械機器及び電気機器品目である。

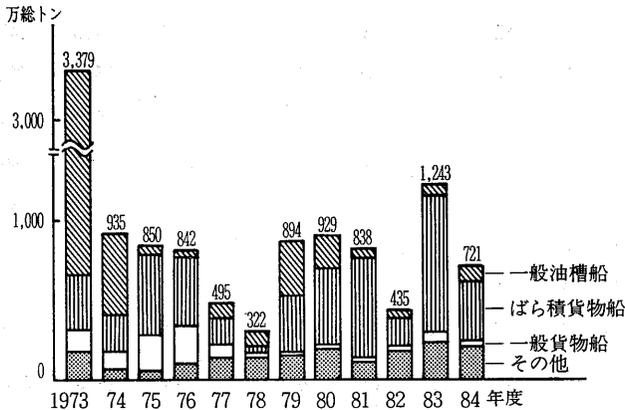
図2 世界の建造量の推移



注(1) ロイド統計による。(2) 100総トン以上の船舶を対象(竣工ベース)とする。
 (3) ()内は構成比(%)である。(4) 西欧諸国とは、ベルギー、デンマーク、西独、フィンランド、ギリシャ、フランス、アイルランド、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポルトガル、スペイン、スウェーデン及び英国である。
 (5) 第三造船諸国とは、日本、西欧諸国以外の国である。

「出所」『運輸白書(85年版)』143頁

図3 日本の船種別受注量の推移



注(1) 建造許可実績による。
 (2) 2,500総トン以上の船舶を対象とする。

「出所」『運輸白書(85年版)』146頁

表 8 下関港の船舶輸出の推移

年度 項目	1973年	75年	77年	79年	81年	83年	84年	85年
トン数 (千トン)	137	307	238	91	113	234	307	363
隻 数	69	104	77	44	26	37	33	38
価 額 (億円)	192	530	647	170	296	537	488	667
構成比	37%	52%	49.4%	17.4%	19.9%	36%	28.6%	34.1%

(注) (1)千トン未満、1億円未満は四捨五入 (2)構成比は全輸出価額に占める比率
 「出所」 75年以前は下関税関支署資料(年度別下関貿易概況など)より
 77年以降は門司税関資料(外国貿易年表・年度別門司税関管内貿易概況など)より

表 9 下関港の船舶類輸出実績 (85年1月～12月)

項目 仕向国	隻数	新造の別		種 類 別				総トン数 (100トン)	価額 (千万円)
		新造	中古	貨物船	タンカー	漁船	その他		
中 国	11	11		9			2	660	2451
パ ナ マ	17	14	3	10	6		1	1477	2385
リベリア	3	3		3				485	1139
ギリシア	1	1		1				247	333
イギリス	1	1		1				64	255
モザンビーク	2	2					2	4	55
マダガスカル	3	3					3	3	53
そ の 他	13	12	1	1			11	33	91
合 計	51	47	4	25	6	6	14	2973	6762

(注) 100トン未満、1000万円未満は四捨五入。表8とは数量・価額ともその他の船舶等の算入により若干の差異がある。
 「出所」 下関税関支署資料より加工作成

85年現在、表7にみる様に、機械機器及び電気機器輸出は5832億円であり、船舶輸出の6669億円とほぼ拮抗している（84年は逆転）。

特に、機械機器・電気機器輸出の中でも、以下の品目は価額（通関統計）が大きい（85年）。

CCCN 61300事務用機器（電子式自動データ処理機械等）、30.7億円

CCCN 61400金属加工機械、5.2億円（特に61420工作機械3.1億円）

CCCN 61600工業機械、100.9億円（特に、ポンプ及び遠心分離機16億円、荷役機械17億円）。

CCCN 62000電気機器、283.6億円（特に、62100重電機器64.8億円、62120電動機23.5億円、62200電気回路用機器52.3億円、62500通信機器類31億円、62711IC14.8億円、62713IC部品27.8億円、62730コンデンサー12.8億円）。

ここで挙げた機械機器・電気機器輸出のほとんど（品目によっては100%）は韓国向輸出である。80年代に入り、韓国工業の高度化に伴い、そこで必要とされる部品・機器輸出が主要な構成比を伴って現われていることが注目される。特に70年代には少額であったIC・IC部品・コンデンサー輸出が激増している。これら中間財の対韓輸出品目は、後述する輸入品目の中で、韓国製のIC、通信機器、時計（IC内蔵）等の最終消費財となり、韓国の対日主要輸出品目として現象している。つまり、日本（米国）からのIC対韓輸出⇔韓国からのIC内蔵の対日（米）最終消費財輸出、日本（米国）からのIC部品の対韓輸出⇔韓国からのIC対日（米）輸出、という韓国加工貿易の構造である。この貿易の過程で、韓国の先端技術導入および開発が現在進行中であり、次第に高機能の韓国国産IC（256キロビット）が世界市場に登場しつつある。

さて、韓国工業化の対先進国（特に対日）依存構造がいわれて久しいが、その内容は時期を経過するにつれ大きく変化している。輸入代替工業化の進行時期（60年代）は、同じ対韓国機械輸出でも技術的に単純な労働集約産業向けの品目が主流であった（例えば繊維機械・部品およびそれに伴

う繊維原材料)。しかし、この対韓輸出品目は70年代に入り次第に比重を下げ、韓国の重化学工業化の進展およびその産業の輸出化（70年代後半～80年代）により、その為の機械・原材料輸出が比重を高めてくる（工作機械・金属加工機械・化学工業品原材料等）。現在の対韓輸出品目は、韓国の先端産業育成を反映した貿易構造に次第に移行しているのである。

現在、韓国の工業は重化学工業→技術集約工業化への進歩の過程にある。これは、最終財輸入代替工業化→加工輸出工業化の延長上の動きとして把握できる。その過程で一定の後方連関効果、国内生産の多角化とかなりの現地資本の成長および輸出品構造の多様化がみられた。^{注2)}しかし、輸出入品構造をみる限り、韓国国内産業にとって前方連関効果（最終需要生産以外の分野の経済活動が、その生産物を別の新しい経済活動の投入物として使用する努力を誘発する効果）が強い反面、後方連関効果^{注3)}（最終需要生産における経済活動が、自己の活動に必要な投入物を国内生産によって供給しようとする努力を誘発する効果）は未だ十分に働いていない。

今後の韓国経済にとっての大きな課題は、対外的には強まりつつある先進諸国の保護主義・管理貿易を乗り越え、世界市場での限界供給者としての位置を完全に脱することと、国内的には、基本的に国産技術（IC・各種機械部品・工作機械等）による中間財・生産財部門（およびその国内市場）の確立である。特に、技術集約的な中間財・生産財の部品自体の国内生産とそれを荷う広範な下請け部門（中小資本）の育成であろう。この過程を経過するならば、新しい国際分業の編成と更なる貿易構造の変化が予想される（韓国のIC部品、工作機械そのものの対先進国輸出へ）。

＜国別輸出動向について＞

さて、将来的動向はともかく、上述の韓国工業の高度化を直接反映する下関港の貿易にとって、韓国の占める比重は圧倒的である。

この事情は、国別貿易額表をみるとより明確になる（表10.11）。1977年（表10）と1985年（表11）の国別の輸出額表を比較してみると、第一の特徴は、77年における仕向国の分散化が、85年には韓国が圧倒的比重を占め

表10 1977年国別貿易額表（輸出）（千万円）

仕 向 国	価 額	構 成 比	主 要 品 目
大 韓 民 国	2831	22.0%…	機械機器・電気機器・船舶 繊維類・非鉄金属・化学工業品
リベリア	1790	13.7%…	船舶
シンガポール	1165	8.9%…	非鉄金属・船舶
アメリカ	925	7.0%…	タイヤ・非鉄金属・機械類
バミューダ	692	5.3%…	船舶
アルジェリア	639	4.9%…	船舶
ソ 連	551	4.2%…	鉄鋼製品・船舶
カナダ	540	4.1%…	タイヤ・鉄鋼製品
パナマ	530	4.0%…	船舶
インド	386	2.9%…	繊維及び同製品
中 華 民 国	128	1.0%…	繊維類, 非鉄金属
朝鮮民主主義 人民共和國	23	0.2%…	非鉄金属
中華人民共和國	22	0.2%…	鉄鋼製品（管及び管用継手）
そ の 他	2838	21.6	
合 計	13,110	100.0	

（注）千万円未満は四捨五入

「出所」下関税関支署資料・門司税関資料より加工作成

る構造へと変化してきていることである。これは上述の様に、韓国の急進展した重化学工業化に伴う機械機器・電気機器および化学工業品（原材料）貿易の伸長を反映している。第二に、77年にはほとんど下関港からの輸出のなかった中国が、対外経済開放政策および国民経済の近代化の進展（その為の船舶・鉄鋼製品の対中輸出）と共に、韓国に次ぐ大きな比重として登場してきたことである（85年、14.3%）。第三に、便宜置籍船（船主の母国以外の国で便宜的に登録した船。パナマ・リベリア・バミューダ等の国に登録した船は、船舶安全規則が厳しくないで自由に低賃金の外

表11 1985年国別貿易額表（輸出）（千万円）

仕 向 国	価 額	構 成 比	主 要 品 目
大 韓 民 国	8,832	45.2%……	機械機器・電気機器・化学工業品
中華人民共和国	2,796	14.3……	船舶、鉄鋼製品（管・管用継手）
パ ナ マ	2,390	12.2……	船舶
リ ベ リ ア	1,153	5.9……	船舶
ア メ リ カ	914	4.7……	タイヤ・魚介類調製品
ソ 連	506	2.6……	鉄鋼製品
イ ギ リ ス	359	1.8……	船舶・タイヤ
ギ リ シ ア	333	1.7……	船舶
オーストラリア	314	1.6……	タイヤ・鉄鋼製品
カ ナ ダ	242	1.2……	タイヤ・鉄鋼製品
イ ン ド	217	1.1……	繊維及び同製品・鉄鋼製品
中 華 民 国	167	0.9……	繊維及び同製品
そ の 他	1,325	6.8……	原皮
合 計	19,548	100.0	

（注）千万円未満は四捨五入，朝鮮民主主義人民共和国への輸出は
2,200万円（構成比0.01%，銅及び銅合金・貨物自動車の輸出）

「出所」下関税関支署資料・門司税関外国貿易年表等により加工作成

国人船員を雇用でき、船への課税率も低い）が大部分とはいえ、船舶輸入国が構成比において大きな比重を占めていた構造から、造船不況を反映しその比重を低下させていることである。

下関港の今後の展望として特に重要なのは、第一と第二の特徴である。この傾向は両国の工業化および近代化の進展につれ、更に進捗していくものと思われる。対東アジア貿易の拠点（仕向地域の専一化傾向）として、下関港の今後の展望が位置づけられると同時に、その為の港湾・諸施設・制度の改善が要求されているといえよう。

注1) 『日本経済新聞』86年6月26日号。

注2) 同様の認識が以下の論文にもある。本山美彦「新興工業国(NICS)をどうとらえるか」『国際経済』(国際経済学会編)第32号, 1980年7月。平川均「新興工業諸国の「従属性」について」『長崎国際経済大学論集』第15巻1号, 1981年8月。

注3) 前方連関効果および後方連関効果の双方に関しては, 本多健吉『低開発経済論の構造』新評論, 1970年, 253~254頁, および A. O. Hirschman, *The Strategy of Economic Development*, New Haven, 1958 (麻田四郎訳『経済発展の戦略』叢松堂, 1961年) を併せて参照のこと。

Ⅲ. 下関港の輸入動向

表12(輸入品別表) および表15・16(国別輸入額表) を対照してみるとにより1977年~84・85年の間に進行した輸入構造の変化をみてみよう。

<輸入品目構造について>

輸入品目別(表12)にみると, 魚介類及び同調整品は依然として構成比においても変化ないが(品目別一位), 一次産品(穀物類・砂糖・木材・重油等)輸入の構成比が低下した反面, 機械機器及び電気機器輸入・繊維及び同製品輸入の構成比が顕著な上昇を示している(あるいは一次産品ではあるが関釜フェリーによる野菜・果実輸入も比重を高めている)。

下関港の輸入にとって特に問題となるのは, 繊維及び同製品輸入・機械機器及び電気機器輸入の伸長傾向と, 構成比の大きい魚介類及び同調整品の輸入動向である。

繊維類, 機械・電気機器輸入の増大は, 輸出動向の個所で指摘した様に, 韓国の工業化の進展が直接に反映している。

繊維及び同製品の輸入増(構成比, 77年7.3%→85年13.9%, 表12)は, 特に最終消費財の輸入増である。この項目の主要な具体的品目としては, CCCN88200各種衣類→85年282.4億円(内, 韓国の比重99.5%),

表12 輸入品別表 (価額千万円, 構成比(%))

項目	品目	1977年		1984年		1985年	
		価額	構成比	価額	構成比	価額	構成比
第1部3類(103) 第4部16類(1604~1605)	魚介類及び同調製品	3,638	29.0%	6,298	28.5%	7,113	31.4%
第2部10類(1001)	小麦及びメスリン	169	1.3	378	1.7	239	1.1
第2部10類(1005, 100731)	とうもろこし・こりゃん	328	2.6	392	1.8	304	1.3
第2部7類・8類・11類(1104・1105) 12類(1204~1206, 1208)	野菜・果実	671	5.3	2,243	10.2	2,042	9.0
第4部19類(1904), 20類							
第4部17類(1701)	砂糖	519	4.1	233	1.1	131	0.6
第5部26類(2601814)	亜鉛鉱	211	1.7	688	3.1	530	2.3
第9部44類(4403~4407, 4413)	木材	721	5.7	646	2.9	609	2.7
第5部25類(2510)	燐鉱石	354	2.8	389	1.8	402	1.8
第5部27類(2710)	重油	1,425	11.3	1,354	6.1	1,437	6.3
第6部28~38類, 第7部39類	化学工業生産品	13	—	100	0.5	47	0.2
第16部84~85類, 第17部86~88類 第18部90~92類	機械機器及び電気機器 (船舶を除く輸送機器を含む)	1,622	12.9	4,218	19.1	4,331	19.1
第11部50~63類	繊維および同製品	923	7.3	2,852	12.9	3,150	13.9
第15部74~81類	非鉄金属(アルミニウム等)	621	4.9	492	2.2	591	2.6
	その他	1,343	10.7	1,795	8.1	1,727	7.7
	合計	12,558	100	22,078	100	22,653	100

(注) 価額1,000万円未満は四捨五入

「出所」下関税関支署資料・門司税関外国貿易年表等により加工作成, および日本関税協会『輸入統計品目表(86年版)』参照

CCCN 84000織物用糸・繊維及び繊維製品→85年 32.6 億円（内、韓国の比重99.8%）がある。また、前述した様に、化学工業品原材料（ナイロン原材料、カプロラクタム、日本から輸入）を使用した大衆消費社会の需要に合わせた韓国製品（パンティ・ストッキング等）の輸出増にも注目しておく必要がある。

機械機器・電気機器（船舶を除く、輸送機器は含む）の輸入増もまた注目に値する（77年構成比12.9%→85年19.1%、表12）。下関港の全輸入総額（85年7113億円）の内、韓国からの輸入はその78.5%を占有するが、この品目の輸入は更に韓国の比重が高い。この商品項目輸入総額（85年、433.1億円）の内、韓国からの輸入は428.2億円でその割合は98.9%にのぼる。またこの品目は、その比重において以前は韓国からの工業品輸入の主流であった繊維類（85年、韓国からの輸入総額に対する比率、17.6%）をはるかに凌駕して77年18.5%（同比率）→85年24.1%と大幅に伸長している。

特に注目されるのは、先端機器を使用した製品の対日輸出の伸びである。具体的には以下の品目が増えられる（下記の価額（通関統計）のほとんどが韓国からの輸入）。

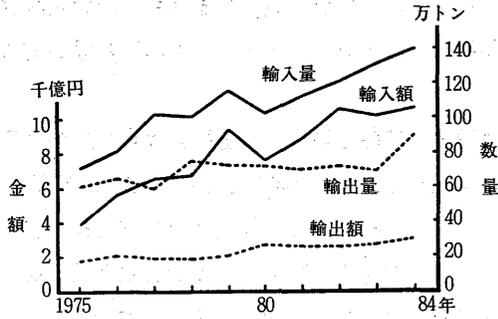
CCCN 71210電算機・付属機器、25.7億円。

CCCN 71600 電気機器、304.2億円（特に71611 IC 92.4億円、71640 重電機器136.8億円、71660通信機器33億円）。

CCCN 73100時計（特に73110腕時計）89億円。

輸出構造の分析の個所で指摘した様に、韓国の工業構造の高度化（重化学工業を基盤とした先端産業分野育成）を反映した輸入構造の変化（韓国にとっては輸出構造の変化）といえよう。しかし、これらの製品の素材・部品は、高機能の韓国国産製品（EPROM紫外線消去・書き込みメモリー等）も輸出市場に登場してきたが、先端技術（高機能）の多くは開発途上であり、先進諸国（米国・日本）からの輸入（あるいは資本・技術導入）に依存している部分も多い。

図4 日本の水産物貿易の推移

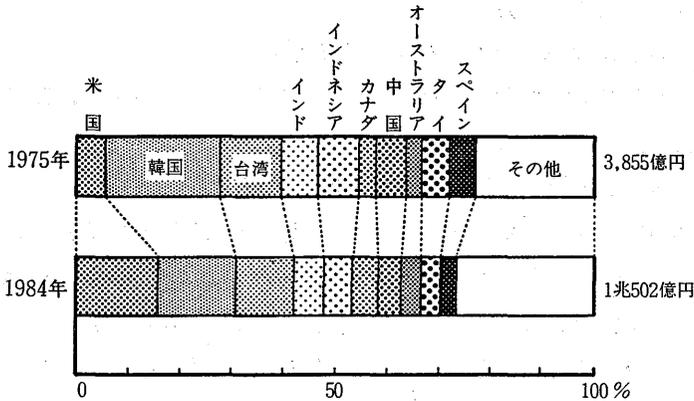


資料：大蔵省「日本貿易統計」から再編

注：数量は、製品重量である。

「出所」『漁業白書（85年版）』30頁

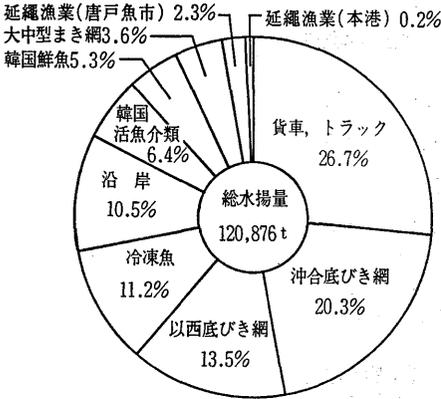
図5 日本の主要輸入先別割合の推移（金額）



資料：大蔵省「日本貿易統計」から再編

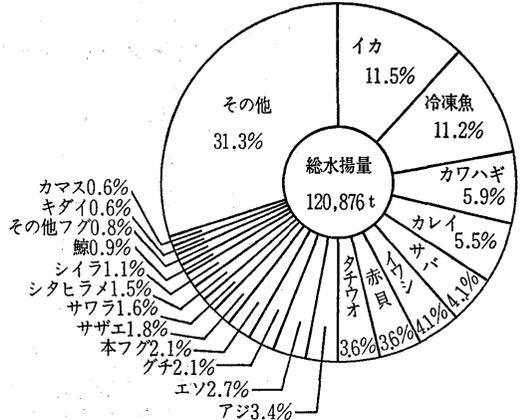
「出所」『漁業白書（85年版）』31頁

図6 漁業種類別水揚量 (1985年度)



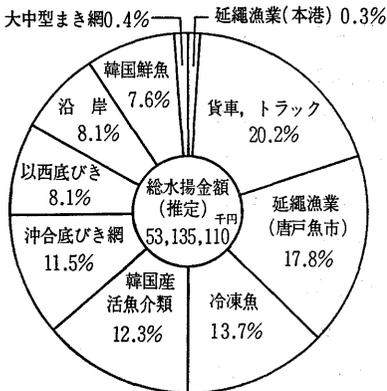
「出所」山口県下関水産事務局『下関漁港統計年報 (85年版)』10頁

図8 主要魚種別水揚量 (1985年度)



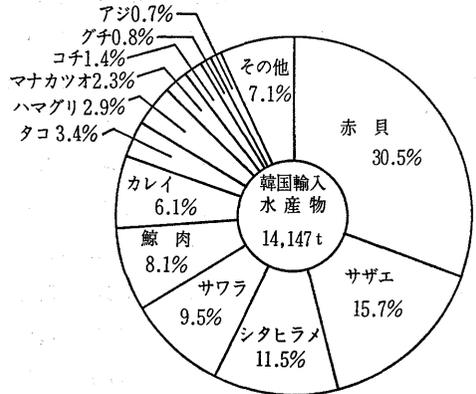
「出所」図6と同じ, 11頁

図7 漁業種類別水揚金額 (1985年度)



「出所」図6と同じ

図9 韓国輸入水産物取扱量 (1985年度)



「出所」図6と同じ, 11頁

表13 西日本主要4漁港水揚量の推移
(単位千トン)

項目 年	下関漁港	長崎漁港	博多漁港	唐津漁港
1976	156	200	287	133
79	140	216	311	143
82	132	203	265	123
85	121	204	229	118
過去10年 の平均	136	206	268	126

(注) 千トン未満は四捨五入

「出所」山口県下関水産事務局『下関漁港統計年報(85年版)』58頁より加工作成

表14 下関港における韓国輸入水産物の推移

項目 年次	隻数(隻)	数量 (トン)	推定金額 (千円)	総水揚量に 対する割合(%)
1976	2,913	45,767	20,951,594	29.4
77	1,979	29,107	18,065,464	22.0
78	1,861	23,225	14,634,510	17.9
79	1,569	23,745	11,776,569	17.0
80	1,427	16,210	10,863,803	10.7
81	1,456	17,315	11,099,427	12.4
82	1,282	16,083	10,780,798	11.5
83	1,004	17,576	10,884,803	13.0
84	883	17,160	11,701,088	13.6
85	666	14,147	10,574,548	11.7

「出所」山口県下関水産事務局『下関漁港統計年報(85年版)』33頁

続いて下関港の輸入にとって重要な位置(85年構成比31.4%)を占める水産物貿易の動向をみてみよう。図4にみる様に、近年、日本の水産物貿易は増加傾向にある。国別の輸入の特徴(図5)では、発展途上国からの輸入が比率を下げ、米国・カナダをはじめとした先進諸国からの輸入が増加している。

下関港の現況は、1966年の28万5千トン(全国一位)をピークに、85年現在、水揚量は全国15位の約12万トン(図6・8)に落ち込んでいる。この原因は第1に、大型船による以西底引き網業・大中型巻き網業の低迷が挙げられる(図6・7)。1975年と85年の漁獲量を比較してみると、以西底引き網業(36千トン→16千トン)、東シナ海の大中型巻き網漁(30千トンから4千トン)と大幅に低下している〔特に後者は66年のピーク時で全水揚量の45%の13万^{注2)}トンを記録していた(アジ・サバ・イワシ等)〕。これを若干補うのが、沖合底引き網業(17千トン→25千トン)と沿岸漁業(8千トン→13千トン)の漸増である。下関の漁業の水揚げは、近・沿岸(沿岸フグ漁業を含む)を中心とした小規模漁業のそれに転化しつつあるといえよう。第二は、以西底引き網業の減船のほか、漁場が遠くなり(水温の低下で漁場が南下)燃費節約の為、漁場に近い長崎・福岡・唐津などへの水揚げ傾向があるためである。これは表13にみる様に、西日本の主要な4漁港の内、下関港の低下が一番著しいことにもみてとれる。第三に、日本船の水揚量低下を補っていた韓国からの輸入水産物の大幅な低下である。表14は鮮魚・活魚類を中心とした統計であるが、総水揚量に対する割合において10%そこそこの低迷である(通関統計による魚介類及び同調整品項目は、冷凍品、魚介類調整品等を含むので数値は大きく現われる)。この原因として、マナガツオ・サワラ等の漁獲量自体の落ち込み(漁法の発達による乱獲等)と同時に、韓国での消費構造の変化(動物性蛋白質の摂取あるいは所得向上による高級魚指向)により韓国国内需要が増加したことが挙げられる。しかし、韓国からの水産物輸入は図8と図9の対照にみる様に依然として高級魚中心である(また、総水揚量に対する韓国産活魚介

類・鮮魚の割合、11.7%(図6)に対して金額比は19.9%(図7)と高い割合である)。

以上、水産物貿易全体の今後の展望は決して明るいとはいえない。今後は、水産物貿易のシェアを他港に奪われない様な施策を遂行していくことが望まれる(保税上屋の冷凍貯蔵庫の拡充、生鮮品検疫時間の拡大(および日・祭日検疫)、関釜フェリー冷凍コンテナの拡大、鮮魚国内輸送^{※3)}の整備、韓国だけでなく中国・東南アジアからの輸入拡大等)。

<国別輸入動向について>

1977年と85年の国別貿易額表(輸入)を比較して最も顕著な特徴は、輸入に関しては輸出以上にますます韓国への専一化傾向を強めたことである(表15・16)。輸入相手国別の構成比において、77年58.3%に対して85年は実に78.5%(輸入総額2265.3億円の内、1778.9億円)に達している。この比率は特定の主要品目(85年)をみると更に高くなる。

CCCN 13000魚介類・同調整品は94.6%(輸入総額711.3億円の内、672.8億円)。

CCCN 70000機械機器・電気機器(ただし船舶を除く輸送機器を含む)は98.9%(輸入総額433.1億円の内、428.2億円)。この品目の中で特に、CCCN 71210電算機・付属機器の25.7億円、CCCN 71611 ICの92.4億円、CCCN 71660通信機器の33億円、CCCN 73100時計(その大部分は73110腕時計)の89億円は、全量、韓国からの輸入である。

CCCN 88000その他雑製品(家具・はき物・玩具・運動用具・旅行用具、ただし衣類は除く)は、99.8%(輸入総額85.1億円の内、84.9億円)。

CCCN 84000織物用糸・繊維及び繊維製品は、99.7%(輸入総額32.6億円の内、32.5億円)。

CCCN 88200衣類は99.5%(輸入総額282.4億円の内、281億円)。

また、上述の韓国への専一化傾向(輸入)に対して関釜フェリーの果たした役割は非常に大きい(対韓国輸出比で97.4%、輸入比で64.7%、後述)。これは下関および下関を通過港(中継港)とした後背地の日常必需

表15 1977年国別貿易額表（輸入）（千万円）

仕 出 国	価 額	構 成 比	主 要 品 目
大 韓 民 国	7,316	58.3%.....	魚介類及び調整品、繊維類 機械機器（電気機器）
ア メ リ カ	577	4.6	とうもろこし・こうりゃん 木材・機械類・非鉄金属
ク ウ ェ イ ト	493	3.9	石油
シ ン ガ ポ ー ル	481	3.8	石油
ソ 連	403	3.2	石油・機械類・非鉄金属
マ レ ー シ ア	387	3.1	木材
オーストラリア	355	2.8	砂糖・こうりゃん・亜鉛鉱
モ ロ ッ コ	314	2.5	燐鉱石
カ ナ ダ	289	2.3	亜鉛鉱・小麦・非鉄金属
ニュージーランド	274	2.2	木材 肉
中 華 民 国	181	1.4	砂糖・繊維類
中華人民共和国	12	0.1	とうもろこし・野菜
そ の 他	1,476	11.8	
合 計	12,558	100.0	

(注) 千万円未満は四捨五入、朝鮮民主主義人民共和国からの輸入は2,300万円(構成比0.02%、魚介類の輸入)

「出所」下関税関支署資料・門司税関資料より加工作成

品レベルにも反映している。特に83年以降の毎日運航は、輸入品目構造にも大きな変化を与えている。例えば、野菜・果実輸入の急増がそれである（輸入品目別構成比、77年5.3%→85年9.0%）。85年、CCCN 15000野菜・果実品目の総輸入額204.2億円の99.1%（202.3億円）が韓国からの輸入であり、生活次元でも関釜の結びつきは想像以上に大きい。

つまり、亜鉛鉱・燐鉱石・アルミインゴット・木材・重油等の工業用第一次素材以外のほとんどの輸入品目は、韓国に依存しているといつてよ

表16 1985年国別貿易額表(輸入) (千万円)

仕 出 国	価 額	構 成 比	主 要 品 目
大 韓 民 国	17789	78.5%.....	機械機器・電気機器 器・魚介類調整品
ア メ リ カ	1222	5.4	魚介類調整品・重油
オーストラリア	530	2.3	亜鉛鉱・小麦・砂糖
マレーシア	517	2.3	木材
シンガポール	451	2.0	重油・木材
モ ロ ッ コ	330	1.5	燐鉱石
ベネズエラ	280	1.2	アルミインゴット
ニュージーランド	227	1.0	アルミインゴット
イ タ リ ア	165	0.7	重油
カ ナ ダ	129	0.6	小麦・木材
台 湾	112	0.5	重油・砂糖・化学工業品
ペ ル ー	105	0.5	亜鉛鉱
ザンビア	98	0.4	銅及び銅合金
中華人民共和国	88	0.4	とうもろこし・重油
朝鮮民主主義人民共和国	81	0.4	魚介類及び調整品
そ の 他	529	2.3	
合 計	22653	100.0	

(注) 千万円未満は四捨五入

「出所」下関税関支署資料・門司税関外国貿易年表等により加工作成

い。以上、輸出以上に輸入構造は対韓国依存を強化しつつあるのが、下関港の現状である。

注1) 韓国産ICは、従来、低機能製品(デジタル時計・電卓等)が多かった。しかし、86年7月、IBM(米国)が三星半導体通信(韓国)から256キロビット

DRAM（随時書き込み・読み出しメモリー）を大量に購入した。世界で最も厳しく製品の信頼度を要求するIBMが高い技術評価を出したことに、韓国IC業界の先端技術開発・導入の進展の一端がうかがえる『朝日新聞』86年8月24日号。

注2）山口県下関水産事務局『下関漁港統計年報（昭和60年版）』23頁。

注3）鮮魚国内輸送に関してはかなりの努力がみうけられる。86年3月、国・県・市の補助による東京往復の鮮魚専用冷凍コンテナ鉄道輸送（4日に1回の往復）の開始がその一例である。『山口新聞』86年3月4日号。

補論 関門港(北九州港・関釜フェリー)のコンテナ貿易

60年代に開始されたコンテナ貿易は、次第に貿易の主流となりつつある。特に、下関港での関釜フェリーコンテナ輸送にその傾向が強い。本稿では補論として、関門港のコンテナ貿易の概況をみることにより、その実態と問題点を指摘するに留め、コンテナ貿易の将来と下関港をめぐる東アジア貿易（日韓・日中）のより詳細な検討は、日本全体の今後の貿易動向を含めて別稿で改めて論じたい。

さて本稿では、最初に北九州港のコンテナ貿易動向を、続いて下関港のそれを論じていくことにする。

現在、北九州港（特に田野浦・太刀浦コンテナバース）では急速に貿易のコンテナ化が進行しているが、85年の貨物量（フレート・トン^{注1)}）で見ると、移出で4.4%（表17）、移入で1.24%（表18）を占めているだけである。これは北九州港のコンテナ以外の移出入品目が、未だ在来型重化学工業（長厚重大）を中心としていて、貨物量としては大きい素材材が多い結果によるものと思われる。しかし、価額（通関統計）で見るとコンテナ化の進捗状況は著しい（表19）。85年のコンテナ化率は輸出額の36.6%、輸入額の16.4%を占め、コンテナ貿易は次第に北九州港貿易の軸を形成し始めている。また、海外からのダイレクト輸送（主として北米航路）よりも、メインポート（北九州港の場合は阪神港）との内国貿易によるフィー

ダー輸送の比重が高い（移出の74%、移入の60.3%、表17・18）という地方コンテナ港の特性も現わしている。

門司税関が85年10月の1ヶ月間に実施した「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（輸出入申告の際、荷主・通関業者より調査票を回収し集計）を

表17 北九州港のコンテナ率⁽¹⁾（移出貨物量）単位千フレートトン

項目 年度	総移出額	総コンテナ 移出額	ダイレクト (外資)	フィーダー (内資)
1977年	34430	686(2.0%)	22(3.2%)	664(96.8%)
1979年	37608	783(2.1)	27(3.4)	756(96.6)
1981年	37098	884(2.4)	92(10.4)	792(89.6)
1983年	35764	1354(3.9)	285(21)	1069(79)
1985年	37354	1650(4.4)	429(26)	1221(74)

(注)総コンテナ移出額の()は総移出額に占める比率、ダイレクトとフィーダーの()は総コンテナ移出額に対する比率

「出所」北九州市港湾局『北九州港要覧(1986)』

表18 北九州港のコンテナ化率⁽²⁾（移入貨物量）単位千フレートトン

項目 年度	総移入額	総コンテナ 移入額	ダイレクト (外資)	フィーダー (内資)
1977年	51726	67(0.1%)	8(11.9%)	59(88.1%)
1979年	51596	178(0.3)	20(11.2)	158(88.8)
1981年	50568	232(0.45)	52(22.4)	180(77.6)
1983年	50832	430(0.84)	149(34.7)	281(65.3)
1985年	54655	680(1.24)	270(39.7)	410(60.3)

(注)総コンテナ移入額の()は総移入額に対する比率、ダイレクトとフィーダーの()は総コンテナ移入額に対する比率

「出所」表17と同じ

表19 北九州港のコンテナ化率⁽³⁾(通関統計) 単位億円

項目 年度	総輸出額	コンテナ 輸 出 額	コンテナ化率	総輸入額	コンテナ 輸 入 額	コンテナ 化 率
1979年	5543	909(422)	16.4%(46.4%)	3214	197(43)	6.1%(21.8%)
1984年	7786	3137(2201)	40.3 (70.2)	4938	759(529)	15.4 (69.7)
1985年	7696	2816(2002)	36.6 (71.1)	4851	796(562)	16.4 (70.6)

(注) コンテナ化率は、総輸出入額に占めるコンテナ輸出入額の比率。()内は門司の田野浦コンテナヤードのコンテナ輸出入額と、コンテナ輸出入額に占める田野浦港の比率。千万円以下は四捨五入

「出所」門司税関資料(コンテナ統計等)より

みると極めて興味深い結果があらわれている。

北九州港ではこの期間(1ヶ月間)、輸出品目別構成比(トン数)の主要なものは、原料別製品(ゴムタイヤ及びチューブ、合成繊維糸等)^{注2)}が31.4%、機械類及び輸送用機器(自動車・同部品、二輪自動車、荷役機械等)が25.6%、化学工業生産品(人造プラスチック、有機化合物等)が20.4%、食用に適しない原材料(人造繊維、合成ゴム等)が12.7%、等となっている。輸入品目別構成比(トン数)の主要なものは、生ゴムが36.9%、肥料及び粗鉱物が10.0%、はき物が5.0%、製材が4.7%、果実及び野菜が3.7%等となっている。輸出入いずれも、在来型工業(下関及び山口県、北九州市及び福岡県地域の地場産業が中心)を主軸としたものになっているといえよう。

物流動向もこの傾向(近隣地域が中心)^{注3)}を反映している。

輸出コンテナ貨物(トン数)の流れ〔生産地→コンテナ詰場所→船積港(北九州港)〕をみると、この時期(85年10月の1ヶ月間)の輸出コンテナ量合計38614トンの内、その生産地は、福岡県が12623トン(32.7%)、山口県が11758トン(30.5%)であり、そのコンテナ詰場所では、福岡県が30284トン(78.4%)、山口県が4710トン(12.2%)となっている。輸入コンテナ貨物(トン数)の流れ〔船卸港(北九州港)→コンテナ取出場所

表20 関釜フェリー(コンテナ)貨物の輸出入額(港湾統計)

単位(100フレートトン)

項目 年度	下関港の 全輸出入額	関釜フェリー (下関→釜山)	下関港の 全輸出入額	関釜フェリー (釜山→下関)
1971年	2349	14(0.6%)	18276	34(0.2%)
1975年	2536	409(16.1)	11160	803(7.2)
1982年	3045	842(27.6)	13663	1113(8.1)
1983年	3985	1164(29.2)	14852	1851(12.5)
1984年	4665	1624(34.8)	15822	2408(15.2)
1885年	5597	1838(32.8)	17346	3055(17.6)

(注)1983年5月8日より毎日就航開始(70年6月19日~82年5月7日,週3航海)。100フレートトン未満は四捨五入,()内は輸出入額に占める比率。

「出所」下関市港湾局,年度別下関港統計年報より加工作成

表21 関釜フェリー(コンテナ)貨物の輸出入額(通関統計)

(単位千万円)

項目 年度	輸出額	対韓国輸 出比	対総輸出 額比	輸入額	対韓国 輸入比	対総輸 入額比
1971年	91	22.7%	3%	368	40.2%	13.2%
82	3978	80.2	23.4	4808	42	28.4
83	5574	88.5	37.4	6926	52.4	38.3
84	8059	95.8	47.2	10385	62.5	47.1
85	8605	97.4	44	11507	64.7	50.8

(注)千万円未満は四捨五入

「出所」下関税関支署資料より加工作成

→消費地]をみてもみると,同時期の輸入コンテナ量合計28043トンの内,そのコンテナ取出場所は福岡県が19212トン(68.5%),山口県が4100トン(14.6%)であり,その消費地では福岡県が14363トン(51.2%),山口県

が4139トン（14.8%）となっている。つまり北九州港では、コンテナ物流動向は移出入とも近隣地域の産業と結合して動いていく傾向が存在する。

国別の動向をみると、輸出仕向地としては、貨物量構成比（トン）においてアジア地域が72.0%（香港15.9%、台湾15.8%、中国12.0%、韓国7.0%、シンガポール5.3%等）、米国が19.8%、欧州3.4%等であり、輸入仕出地については、アジア地域が77.6%（タイ42.2%、台湾20.2%、中国5.9%、韓国4.5%等）、欧州が9.0%、北米地域が5.2%（米国4.3%）等となっている。輸出入とも東アジアが中心であるが国別の多様化ははかり進んでいる。

北九州港のコンテナ貿易は東アジアを中心に（補足的に北米・欧州地域）、地場（および近隣地域）の在来型工業と結合する形で展開しているといえよう。

これに対して、下関港では関釜フェリーがコンテナ貿易の基軸である。表20にみる様に、下関港の貨物量（フレート・トン）でみた全輸出量の32.8%（85年）、全輸入量の17.6%が関釜フェリーによるものである。この比率は通関統計による価額でみると圧倒的なものとなる。表21にみる様に、対総輸出額比の44%、対総輸入額比の50.8%、対韓国輸出比の97.4%、対韓国輸入比の64.7%にも上っているのである。

「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」にも、下関港の韓国を中心にしたコンテナ貿易の発展がみてとれる。

85年10月の1ヶ月間、貨物量（トン数）でみた輸出構成比における主要な品目は、前述した様に、韓国工業の高度化に伴う輸出構造の変化を反映して、機械及び輸送用機器類（半導体・自動車部品・電気機器等）が40.8%、化学工業生産品（人造プラスチック・有機化合物等）が23.7%、原料別製品（合成繊維系等）が14.1%等となっている。輸入品目構成比の主要なものは、果実及び野菜が33.8%、衣類が29.4%、魚介類及び同調製品が12.6%、はき物が7.3%等と日常生活必需品を中心としたものになっている。

国別の動向をみると、輸出貨物の98.5%が韓国向けであり、輸入貨物の99.9%が韓国からのものである。下関港のコンテナ貿易のほとんど全部を関釜フェリーが荷なっているといえよう。

続いて下関港における輸出入コンテナ貨物の国内流動状況をみてみよう。

85年10月の1ヶ月間の輸出コンテナ貨物(トン数)の流れ〔生産地→コンテナ詰場所→船積港(下関港)]をみてみると、輸出コンテナ貨物量合計10,728トンの内、その生産地として、中国地区は2,572トン、24%(その内山口県は2027トン、18.9%)、九州地区は1011トン、9.4%(その内、福岡県は591トン、5.5%)、近畿地区は2089トン(19.5%)、関東地区は3858トン(36%)と、全国に分散している。しかし、そのコンテナ貨物詰場所としては、山口県が8393トン(78.2%)と山口県(つまり下関港)に集中している。

輸入コンテナ貨物(トン数)の流れ〔船卸港(下関港)→コンテナ取出場所→消費地]をみてみると、同時期の輸入コンテナ貨物量合計33470トンの内、そのコンテナ取出場所は、山口県(つまり下関港)に31405トン(93.8%)と集中しているが、消費地は輸出コンテナ貨物の生産地と同様、全国に分散している。その内訳は、中国地区が4023トン、12%(その内、山口県は2334トン、7.0%)、九州地区が4583トン、13.7%(その内、福岡県が2472トン、7.4%)、四国地区が6648トン(19.9%)、近畿地区が6298トン(18.8%)、関東地区が7557トン(22.6%)となっている。

以上、下関港のコンテナ貨物貿易(関釜フェリー)は、輸出は機械機器を中心として、全国より内陸輸送(トラック等)で貨物を集荷し下関港でコンテナ詰めして船積みをし、輸入は日用生活品を中心として下関港でコンテナ貨物の取出しをして、それを近隣地区および全国へ輸送する、全国の日韓貿易における中継港・通過港としての輸送システムを確立している〔生鮮品(果実・野菜・魚介類・同調整品等)については、近隣地域での消費も多い〕。

さて、全体として飛躍的發展の期待し得ない下関港の貿易の中で、関釜

表22 コンテナ貨物の港湾別の流動平均所要日数

項目 港湾	コンテナ詰め前 通関(輸出) 搬入日→船積日	コンテナ詰め後 通関(輸出) 詰め日→船積日	コンテナ取出し前 通関(輸入) 船卸日→取出日	コンテナ取出し後 通関(輸入) 船卸日→許可日
下関港	2.1日	1.0日	0.8日	3.1日
北九州港	8.2	4.5	5.8	9.0
博多港	21.4	7.4	5.5	8.1
全国	7.9	5.6	6.5	10.9

「出所」門司税関資料より

フェリーによるコンテナ貨物輸送の順調な伸びを考察する場合、表22はその成長要因の一端を示唆してくれる。すなわち、下関港（関釜フェリー）の場合、コンテナ貨物の輸出入双方とも、流動平均所要日数が全国平均よりも極端に短期間ということである。企業利潤を最優先する資本主義社会にとり、資本回転率を高める流通時間の短縮化の意義は大きい。それと関釜間、わずか約230km（8時間、通関待ち時間を含めると15時間半）の距離を考えると、県内に大規模な産業後背地を有しない下関港でも、資本にとっては充分な通過港（中継港）としての役割を果たし得る。86年より大阪一釜山間の阪釜フェリー（週2便、1隻）が周航したが、競合することは^{注4)}あれ、関釜フェリーの国際競争力は当分維持できるものと思われる。

しかし、今後の関釜フェリーあるいはそれ以外の中小コンテナ貿易の進展に向けての問題点もまた数多く存在する。

第一は、集荷能力（機能）の問題がある。県内に大規模産業後背地を有しない状況下で、飛躍的な伸びが期待できるのか疑問である。これはまた、国民経済レベルでは、今後の韓国の工業化の発展とそれに伴う貿易の伸びあるいは日韓国際分業構造の変化にも規定されている。第二に、集荷能力の問題に展望が見出せても、それを受け入れる港湾諸施設〔コンテナバス（-12～-15mの大水深岸壁）、船積・船卸施設（ガントリー・クレーン等）、荷さばき地、各種倉庫等〕の拡充および港湾制度の整備（フィ

ーダー・サービス指定)等の問題が存在する。第三に、急速にコンテナ港として整備・拡充されつつある門司港(田野浦・太刀浦港)、博多港との競合の問題も存在する(これは下関港の^{注5)}フィダー・サービス指定港に向けての各運賃同盟への働きかけにも影響を及す)。

以上、今後のコンテナ貿易の拡充を考える場合、検討課題が非常に多い下関港の現実である。

注1) フレート・トンとは、容積が1113 m^3 (40才)、重量は1,000kgをもって1トンとし、トン数は重量または容積においていずれか大きい方をもって計算する。

注2) このゴムタイヤのかなりの部分は、下関で通関されたB.Sタイヤ(下関市に立地)が田野浦コンテナバースより船積みされたもの。

注3) 門司税関「全国輸出入コンテナ貨物流動調査—調査結果の概要」1986年6月。

注4) 関釜フェリー→中国自動車道(下関・大阪間、7時間)の経路の場合、釜山→大阪間を、下関港の通関手続きが早いこともあり2日間で済む場合がある。これに対して、阪釜フェリーの場合、通常1週間～10日かかる(海路30時間および取扱量の多い神戸・大阪両税関で手続きの時間が長い)。前者の経路の場合、阪釜フェリーより運賃が2倍以上かかるといわれているが、流通時間の短縮と定時性が保証されている関釜フェリーを利用する企業は多い。『朝日新聞』84年3月15日号。

注5) 現在、既に門司港(田野浦・太刀浦コンテナ埠頭)のコンテナ貿易は、集荷をめぐり博多港と競合状態にある。博多港が急速にコンテナ施設を充実させ(ガントリー・クレーンの設置等)、同時に北米定期航路のCY(コンテナヤード)指定を受けた為、貨物のシフト(門司港→博多港)が起っている(例えば、B.Sタイヤ等)。『日本経済新聞』85年3月8日号。

〔追記〕

貴重な資料提供と助言をいただいた以下の諸機関の方々に感謝を申し上げます。

門司税関(統計課)、下関税関(総務課)、北九州・下関両市の港湾

局，北九州市経済局商工部貿易課，下関市経済観光部 商工課 および水産課，九州運輸局船舶部造船課，九州海運局，日本関税協会 門司支部，山口県貿易センター，JETRO 山口事務所。