

円高下の日韓貿易と関釜貿易

—85～87年上半期の動向を中心に—

川 本 忠 雄

目 次

はじめに

I. 円高（ウォン安）下の日韓貿易

II. 日韓貿易の中での関釜貿易（関釜フェリー・コンテナ貿易）の位置

III. 関釜貿易の品目別輸出入動向

結びに代えて一環日本海国際貿易の拠点港としての下関港—

補論. 北部九州（門司港・博多港・福岡空港）と下関港のコンテナ貿

易概況・問題点と今後の課題

はじめに

下関港の外国貿易において圧倒的比重を占めるのは、対韓国貿易である。今や下関港は、日韓貿易の主要な（特定品目に限定すれば最大の）拠点港の位置にある。その中核を荷うのが関釜フェリー・コンテナ貿易である。

本稿ではまず、ダイナミックな展開をみせる韓国経済と貿易（特に日韓貿易）の動向（85～87年上半期）を概観し、その貿易が内包する問題点と韓国の政策的対応を論述したい。そして、その貿易・産業構造（あるいは日韓分業）が、如何に関釜貿易の動向・構造に影響を及しているか（あるいは関釜貿易が日韓貿易のトレンドに乗りきれているか）を考察していくことにする。

具体的には、まず下関港の国別・品別輸出入動向を検討し、その上で関

釜貿易（特に関釜フェリーコンテナ貿易）に焦点を絞り、各商品項目（特に機械機器・衣類・水産物）のより詳細な輸出入分析をしていく。その分析の中で上記の考察（課題）を深化し、日韓貿易の中に占める関釜貿易の重要な位置を検討すると同時に、今後の下関港の発展方向を展望していくつもりである（環日本海国際貿易の拠点港としての下関港）。

また、補論として、北部九州のコンテナ貿易を下関港の現状と対照しつつ検討する。そこで抽出された問題点を検討していく中で、今後、更に進捗するであろう北部九州・下関港の貿易のコンテナ化をめぐる課題について考察していくつもりである。なお関釜貿易の分析に関しては、主として、門司税関の国別品別および品別国別貿易マトリックス（各年度版）とコンテナ貿易マトリックス（各年度版）の原表に依る。

〔本稿では、分析の焦点を円高下の85～87上半期の日韓および関釜貿易構造においている。関門港・下関港のより詳しい港湾機能の現状、および80年代下関港外国貿易の一般的な動向については、前稿「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——」『下関市立大学論集』30巻，2号，1986年9月を参照されたい〕。

I. 円高（ウォン安）下の日韓貿易

1. 三低現象下の韓国の貿易動向

<86年韓国の経済概況>

1986年は、韓国経済にとり画期的な年であった（史上初の貿易・経常両収支の大幅出超、それに伴う外債総額・純外債額の減少）。また同年は、韓国経済の体質・特徴が、その利点・構造的弱さを含め、より明瞭に現象した年でもあった。86年は、当初7%成長を目標にしていたが、表1にみる様に、年率で12.5%（7～9月は15.0%）を達成し、この高い成長率は87年に到っても持続している（87年1～3月，15.6%）。これはOECD各国の2%台成長（実質GNP）よりはるかに高く、NICs各国と比しても

表1 韓国の実質GNP成長率(%)

年	1978年	79	80	81	82	83	84	85	86
成長率	11.0%	7.0	△4.8	6.6	5.4	11.9	8.4	5.4	12.5
年 月	86年1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	87年1～3月				
成長率	10.5	12.5	15.0	11.8	15.6				

〔出所〕 The Bank of Korea, *Economic Statistics Yearbook 1987*. 『日銀調査月報』87年6月号

高い成長である(86年, 台湾10.8%, 香港8.7%)^{注1)}。一人当りGNPも85年2047ドルから86年2296ドルとなり, 多くの低開発諸国の水準から大きく脱している。一方, 卸売物価は前年比-2.2%の下落(83年以降, 前年比(各年)1%以下の伸び); 消費者物価も前年比2.3%の微増(83年以降, 2～3%台の伸び)^{注2)}で安定している。^{注3)}

貿易収支・経常収支の動向(表2)は, 今後の韓国経済の展望を考える上で示唆的である。1965年(日韓条約締結)以降, 貿易収支は大幅入超傾向で推移していたが, まず対米貿易収支が76年以降, 出超基調に転化し始め(79～81年は小幅入超), 86年に到り全体の貿易収支が31.4億ドルの大幅出超を計上している(86年, 対米貿易出超は史上最高の73.3億ドル)。この動きは87年に入っても弱まらず持続傾向にある。問題点は, 86年に54.4億ドルの入超を記録した対日貿易収支の持続的な大幅入超基調である(この点は後述)。また, 経常収支も86年アジア大会, 88年ソウル五輪前景気による観光収入の増加, 国際金利の下落等による貿易外収支の堅調さにも支えられ, 86年には, 77年の0.1億ドル小幅黒字を例外として, 史上初の46.2億ドルの大幅黒字を達成している。その結果, 表3にみる様に, 86年は外債総額で22億ドル, 純外債額で30億ドルの減少となっている。対外債務に関しては, 韓国政府の対外債務改善策(87年度を初年度とする第6次経済社会発展5ヶ年計画の一目標)^{注4)}とも併せて考えると, 今後, 外債総額の増加はあっても純外債額の大幅増加はないものと推察できる。

表2 韓国の年度別貿易収支・經常收支動向 (通関ベース) (単位億ドル, 千万ドル未満は四捨五入)

項目	年												
	1965年	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	
輸出額	1.8	2.5	3.2	4.6	6.2	8.4	10.7	16.2	32.2	44.6	50.8	77.2	
輸入額	5.5	7.4	10.0	14.7	18.2	19.8	23.9	25.2	42.2	68.5	72.7	87.7	
貿易収支	△ 3.7	△ 4.9	△ 6.8	△ 10.1	△ 12.0	△ 11.4	△ 13.2	△ 9.0	△ 10.0	△ 23.9	△ 21.9	△ 10.5	
經常収支	0.1	△ 1.0	△ 1.9	△ 4.4	△ 5.5	△ 6.2	△ 8.5	△ 3.7	△ 3.1	△ 20.2	△ 18.9	△ 3.1	
(米韓貿易)													
輸出額	0.6	1.0	1.4	2.4	3.1	4.0	5.3	7.6	10.2	14.9	15.4	24.9	
輸入額	1.7	2.7	3.1	4.5	5.3	5.9	6.8	6.5	11.9	17.0	18.8	19.6	
対米貿易収支	△ 1.1	△ 1.7	△ 1.7	△ 2.1	△ 2.2	△ 1.9	△ 1.5	1.1	△ 1.7	△ 2.1	△ 3.4	5.3	
(日韓貿易)													
輸出額	0.4	0.7	0.9	1.0	1.3	2.3	2.6	4.1	12.4	13.8	12.9	18.0	
輸入額	1.6	2.9	4.4	6.2	7.5	8.1	9.5	10.3	17.2	26.2	24.3	31.0	
対日貿易収支	△ 1.2	△ 2.2	△ 3.5	△ 5.2	△ 6.2	△ 5.8	△ 6.9	△ 6.2	△ 4.8	△ 12.4	△ 11.4	△ 13.0	
1977年													
輸出額	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87(1~3月)			
輸入額	100.5	127.1	150.6	175.1	212.5	218.5	244.5	292.5	302.8	347.2	93.7		
貿易収支	△ 7.6	△ 22.6	△ 52.8	△ 47.8	△ 48.8	△ 24.0	△ 17.4	△ 13.8	△ 8.6	31.4	81.7		
經常収支	0.1	△ 10.9	△ 41.5	△ 53.2	△ 46.5	△ 26.5	△ 16.1	△ 13.7	△ 8.9	46.2	41.5(1~6月)		
(米韓貿易)													
輸出額	31.2	40.6	43.7	46.1	56.6	62.4	82.5	104.8	107.5	138.8	35.5		
輸入額	24.5	30.4	46.0	48.9	60.5	59.6	62.7	68.8	64.9	65.5	17.1		
対米貿易収支	6.7	10.2	△ 2.3	△ 2.8	△ 3.9	2.8	19.8	36.0	42.6	73.3	18.4		
(日韓貿易)													
輸出額	21.5	26.3	33.5	30.4	35.0	33.9	34.0	46.0	45.4	54.3	16.0		
輸入額	39.3	59.8	66.6	58.6	63.7	53.5	62.4	76.4	75.6	108.7	26.8		
対日貿易収支	△ 17.8	△ 33.5	△ 33.1	△ 28.2	△ 28.7	△ 19.6	△ 28.4	△ 30.4	△ 30.2	△ 54.4	△ 10.8		

(注) 87年は速報値
 「出所」『通商白書』各年度版, 韓国経済企画院『主要経済指標』各年度版, Bank of Korea, *Economic Statistics Yearbook 1987*. JETRO「通商弘報」87年8月6日号より作成

表3 韓国の対外債務残高(年度末) (単位 億ドル)

項目 \ 年	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
外債総額	23	30	36	43	60	85	105	126	148	203
対外資産額								50	53	63
純外債額								76	95	140

項目 \ 年	80	81	82	83	84	85	86	87(1~3月)
外債総額	272	324	371	404	431	467	445	428
対外資産額	76	79	88	95	102	112	120	119
純外債額	196	245	283	309	329	355	325	308

(注) 70年～76年の対外資産額・純外債額は不明

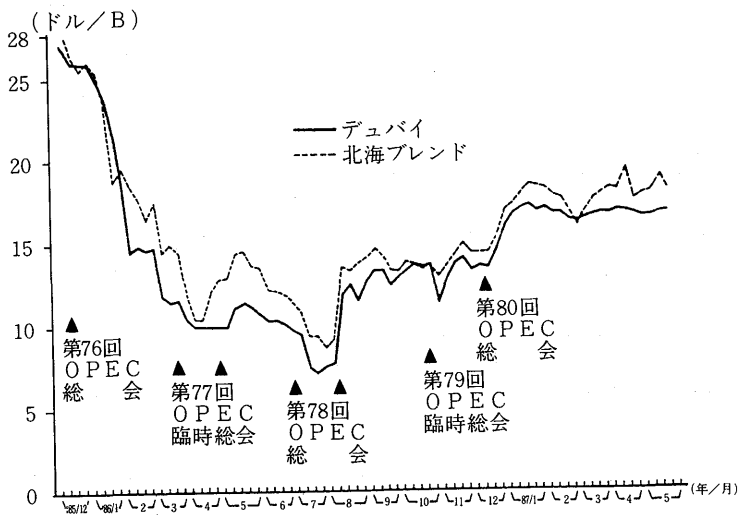
「出所」日韓経済協会『韓国外債白書』1986年6月、JETRO「通商公報」87年7月30日号

さて、韓国経済は貿易依存度が極めて高く(85年輸出依存度36.4%、輸入依存度37.5%、同時期の日本は各13.2%、9.8%)^{注5)}、経済成長が貿易動向に強く影響される体質を有している。86年以降の再度の加速化した高成長は、好調な輸出がそれを牽引したと見てよい。これを支えたのが、国内的には重化学工業の輸出産業化(86年度を最終年度とする第5次経済社会発展5ヶ年計画の主目標)の一応の達成であり、国際的には、いわゆる三低現象(原油価格の下落、国際金利の低下、ウォン安)である。

<三低現象について>

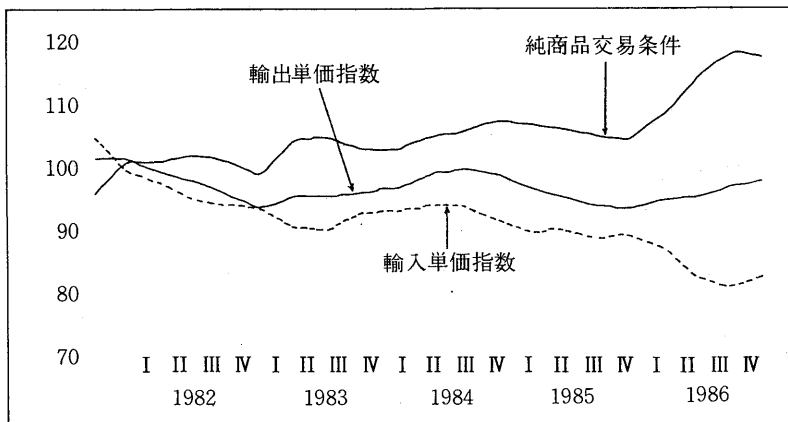
まず原油価格の下落について。第2次オイルショック以降、軟化基調で推移していた原油価格は、図1にみる様に、85年12月の第76回OPEC総会(価格重視→シェア重視へ戦略転換)を境に急落していく。デュバイ原油(中東)のスポット価格は26.9ドル/バーレル(85年11月)から7.9ドル/バーレル(86年7月)までの急落である。その後、第78回総会での減産(国別生産枠)決定、第80回総会(86年12月)での固定価格制への復帰(長期契約原油のみ18ドル/バーレル)と減産強化で、87年1月にはデュバイ原油(スポット)は17.2ドル/バーレルにまで上昇していく。しかし、85年以前の水準と比較すると10ドル近い低価格である。無資源国韓国は、

図1 最近の原油スポット価格の動向



「出所」『通商白書』87年版, 40頁

図2 韓国の輸出入単価指数と純商品交易条件 (1980年=100)



「出所」The Bank of Korea, *Economic Statistics Yearbook 1987*

この低価格の利点を直接享受する。85年原油輸入額55.7億ドル（韓国輸入構成比の17.9%）→86年33.5億ドル（構成比10.6%），実に86年度貿易出超額の71%にも達する22.2億ドルの支払い減少である。この結果は、図2

にみる様に、純商品交易条件の大幅な向上として即座に反映してくる。特に原油価格の急落した86年上半年期の輸入単価指数の下落が、この交易条件の改善に大きく寄与したことは明白である。

次に国際金利の低下について。

現在、第2次オイルショック（79年）以降の高金利の時期から一転して、主要先進国とも極めて低い金利状況にある。例えば日銀統計^{注6)}により、79年以降の公定歩合の最高値と現在（87年8月）の数値を比較してみると、米国は14%（81年5月～11月）→5.5%（86年8月以降）、日本は9%（80年3月～8月）→2.5%（87年2月以降）、西ドイツは7.5%（80年5月～82年8月）→3%（87年1月以降）という低水準にある。この緩和気味の金融政策を背景に、各国の長短市場金利もまた、86年以降、概して低水準状態となっている。表3にみた様に、多額の対外債務残高（85年467億ドル）を抱えていた韓国にとり、この国際金利低下は当然のこと乍ら金利負担の軽減を招き、史上初の経常収支黒字の一要因ともなっていく。またこの低金利は、以前の高金利債務の償還を政策的にも促進させ、債務借り換えの際には韓国側の主体性を強化する一要素ともなり得る。

最後にウォン安（円高）について。

85年9月22日、ニューヨークでのG5（5カ国蔵相会議。ドル高是正、米高金利政策の見直し、日本の内需拡大などの政策協調で合意）以降、表4にみる様に急ピッチの円高局面に突入し、86年1月ロンドンでのG5後には、1ドル=200円台を割り込むに到る（86年5月12日、160.20円）。その後、86年5月から87年第一四半期まで円は小康状態（150～160円台）を維持するが、87年3月のベーカー発言^{注7)}を一つの契機として急騰し、87年4月27日、138.10円（終値）の最高値を記録する円高相場を現出させた。85年初→86年末の2年間の円の対ドル切り上げ率をみると（表4参照）、85年1月（月平均）の254.18円→86年12月（月平均）の162.29円と36.15%の高率であり、円最高値の138.10円と比較すると、実に45.7%の切り上げとなっている。

表4 外国為替相場（1米ドル当り）

年月 (平均)	円(日本)	ウォン (韓国)
1980年	226.74	607.43
1981	220.54	681.03
1982	249.08	731.13
1983	237.51	775.75
1984	237.52	805.98
1985	238.54	870.72
1986	168.52	881.45
1985年1月	254.18	830.30
3	258.63	848.97
5	251.54	868.92
7	241.75	874.33
9	236.95	891.59
10	214.73	892.24
11	203.72	890.98
1986年1月	200.07	890.53
3	178.93	884.37
5	166.83	887.21
7	158.60	885.06
9	154.72	879.11
11	162.64	869.39
12	162.29	864.49
1987年1月	154.48	858.75
2	153.48	856.30
3	151.54	852.01
4	142.98	840.90
5	140.54	828.22
8月末	142.35	806.98

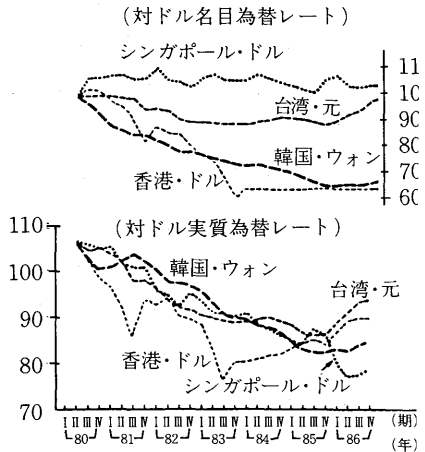
(注) 年次計数は月次計数の平均

87年8月末の相場は、東京外為市場の終値（8月31日）

〔出所〕 『日銀経済統計月報』 各月版

『日銀外国経済統計年報』 各年版

図3 アジアNICs通貨の対ドルレートの推移



- (備考) 1. 80年 第一四半期末 = 100 とする期末値を用いた。
2. 各国の対ドルレートは外貨建てである。
3. 為替レートの実質化は卸売物化による。
4. ドル実効レートは IMF ベースである。

(資料) IMF 「IFS」

〔出所〕 『通商白書』 87年版, 59頁

これに対して韓国ウォンは、図3にみる様に、対ドル相場は86年（年平均）まで一貫してウォン安（ドル高）基調である。韓国の為替相場制度は、

74年に従来からのアジャスタブル・ペッグ制から固定制へ、更に80年にはドルを中心とするバスケット・ペッグ制へと推移している。^{註8)}しかし、図3にみる様に台湾元・シンガポールドルは米ドルへのリンク度が高いのに対して、韓国ウォン・香港ドルは密接に米ドルにリンクしている訳ではなく、価格競争力維持の為に自国通貨安定的に為替政策が運用されてきている（ドル高期にはドルの騰勢を追わず、ドル安期にはドルに連動する^{註9)}）。その結果、74年以前は対ドルレート 400 ウォン以下、固定制の時期（75～79年）は484ウォン^{註10)}、1980年以降は、表4にみる様に、80年607.43ウォン（年平均）→86年881.45ウォン（年平均）まで一貫してウォン切り下げ基調で推移してきている。確かに、米韓貿易摩擦を背景に米国からの強い圧力に対応する形で、85年10月の892.24ウォン（月平均）を底値としてウォン高傾向を徐々に強めている（87年に入るとの騰勢は大きい）が、それでも85年初年から86年末までの同時期の円の動きと比較してみると、対ドルに関しては全く逆の結果となっている。すなわち、85年1月、830.30ウォン（月平均）→86年12月、864.49ウォン（月平均）と、4.1%のドル高・ウォン安の結果となっているのである（ウォンは円に対しては、この時期64.2%の大幅下落）。

このウォン安は劇的な形で貿易上の有利な効果を生み出す。表5にみる様に、韓国の輸出は86年5月以降、G5の本格的効果が現象しはじめ月別の出超傾向が定着していく（85年11～12月の輸出急増は、計画達成の為に年末押し込み輸出の結果と考えられ、G5の直接的効果とはいえない）。同時期は、原油価格が底値をつけている時期でもあり輸入の停滞はこの出超傾向にはずみをつけている。その結果、86年は史上初の貿易出超（46.2億ドル）を計上し、87年4月の輸出では対米出超が史上最大を記録している。しかし、輸出急増は当然のこと乍ら輸出関連産業の生産活況・設備投資増をもたらす。その為の資本財・中間財（特に工業部品）輸入が86年に入って急増し、対日貿易入超の拡大（87年4月の対日貿易入超額は史上最高）という問題もまた大きく浮上してくるのである。

表5 韓国の1985年1月～87年4月の輸出入動向 (単位100万ドル)

項目 月 \ 年	輸 出			輸 入		
	1985	1986	1987	1985	1986	1987
1	1,643	2,027	2,831	2,401	2,443	2,306
2	1,804	2,303	2,901	2,063	2,558	2,741
3	2,347	2,565	3,638	2,264	2,547	3,120
4	2,366	2,558	3,569	2,499	2,612	3,341
5	2,466	2,993		2,758	2,646	
6	2,689	3,190		2,440	2,556	
7	2,476	2,930		2,435	2,686	
8	2,356	2,950		2,440	2,563	
9	2,597	3,183		2,413	2,537	
10	2,633	3,269		2,612	2,569	
11	3,069	3,258		3,104	2,566	
12	3,806	3,488		3,704	3,302	
合 計	30,283	34,714		31,136	31,584	

「出所」 韓国関税庁『貿易統計年報（各年度版）』および『貿易統計月報（各月号）』

以上、この三低現象は輸出産業を最大のリーディングセクターとする韓国経済にとり、極めて有利な国際的要因であったことが追認できる。しかし、この三低現象は極めて中短期の現象である。OPEC原油生産は、87年に入りほぼ生産枠が遵守されており、スポット価格は堅調な動きを示している。石油の政治商品としての性格を考慮すると、今後、大幅な価格低下が持続的傾向となることは想定しにくい。また国際金利に関しても、86年の金利（公定歩合）は過去と比較しても、極めて低水準であった（特に日本）。87年に入り、景気の底入れ感と伴に、一部商品に関しては需給逼迫が現象し始め、インフレ警戒感から金利の反転傾向がみられる（87年9月4日、米国公定歩合は3年5ヶ月ぶりに5.5%→6.0%への引き上げ^{註11}）。また、三低現象の中でウォンの動向は特に注目される。85年10月の892.24

ウォン(月平均)を底値として、87年に入り韓国の対米大幅出超を背景に急ピッチのウォン高傾向を強め、87年8月31日、東京外為市場終値で806.98ウォンまで上昇してきている〔この間の切り上げ率9.6%、86年12月(月平均)からでは6.7%〕。その結果、円高による輸入単価値上り・工業原材料の需給逼迫などによる原資材コスト上昇に加え、ウォン高の進行から輸出企業の採算性悪化の可能性すら現象しはじめて^{注12)}いる。

従って問題は、この特異な三低現象が終息に向う87年以降、多少の景気後退はあっても、韓国経済が体質強化を促進し堅調さを持続できるかという所にある。具体的には、第一次経済社会発展5カ年計画(62年開始)→第五次計画(86年最終年度)の過程で一応形成されてきた重化学工業の輸出産業化の構造的脆弱性を克服し、第六次計画(技術集約産業・部品産業の育成と輸出産業化、国内市場の重層的拡大化など)に比較的無理なく結合できるかが問われている。その場合、最大の問題点の一つは日韓貿易をめぐる問題(対日大幅入超構造)である。

2. 韓国貿易(特に日韓貿易)の問題点

韓国の貿易上の一般的な問題点は、前述した様に何よりもその貿易依存度の高さである。しかも毎年の輸出入額(特に輸入)の起伏が極めて大きく、地域的にも日米に偏重している(86年国別輸出シェア、対米40%、対日15.6%。輸入シェア、対日34.4%、対米20.7%、表2参照)。ここでは日韓貿易を中心に検討することにより、現在の韓国の貿易問題と今後の課題を考察する。

韓国の対米・対日貿易の最大の特徴は、表2にみた様に、対米貿易の大幅出超傾向(86年度出超額73.3億ドル)とそれを相殺する形での対日貿易の大幅入超(86年度入超額54.4億ドル)である。特に対日大幅入超は、韓国経済にとってのアキレス腱をなす。1965～86年(22年間)の韓国の全貿易入超額は、総額で349.4億ドルであるが、対日貿易入超額はそれを上回る383.1億ドルとなっている。これは、86年純外債総額325億ドルを凌駕し、

表6 日本の貿易動向 (単位 億円, 百万ドル, %)

年月	円 ベース				
	輸出額	増減率	輸入額	増減率	貿易差額
1984年	403,253	15.1	323,211	7.7	80,042
1985年	419,557	4.0	310,849	△ 3.8	108,708
1986年	352,897	△ 15.9	215,507	△ 30.7	137,390
1987年1月	24,615	△ 12.0	13,889	△ 30.3	10,726
2月	25,161	△ 14.7	16,669	△ 10.4	8,492
3月	29,544	△ 6.6	16,096	△ 16.0	13,448
4月	27,010	△ 9.8	15,104	△ 2.9	11,906
5月	24,655	△ 15.2	14,395	△ 4.3	10,260
6月	26,821	△ 9.3	17,381	1.3	9,440

年月	ドル ベース				
	輸出額	増減率	輸入額	増減率	貿易差額
1984年	170,114	15.8	136,503	8.0	33,611
1985年	175,638	3.2	129,539	△ 5.1	46,099
1986年	209,151	19.1	126,408	△ 2.4	82,743
1987年1月	15,117	9.4	8,530	△ 13.3	6,587
2月	15,900	9.0	10,533	14.5	5,367
3月	19,296	16.5	10,513	4.7	8,783
4月	17,635	5.7	9,862	13.8	7,773
5月	16,929	4.3	9,884	17.7	7,045
6月	18,799	7.5	12,191	20.3	6,608

(注) 増減率は前年比 (87年1～6月は前年同月比)。数字は大蔵省通関統計に基づき、日銀の国際収支統計 (IMF方式、輸出入ともFOB建) とは異なる。「出所」『通商白書』各年版, 87年1～5月は大蔵省「輸出確認統計」「輸入報告統計」, 87年6月は通関統計 (速報値)

外債総額の86.1%にも達している (表2, 3参照)。つまり、対日入超支払いの為に對外債務を取り入れる結果ともなっているのである。

より詳細に86年日韓貿易の動きをみてみよう。表6にみる様に、86年日本の貿易 (通関統計) は、円ベースで13兆7390億円、ドルベースで827.43億ドルと史上最高の出超を記録している〔日銀統計 (IMF方式) ベース

表7 1986年の日本の対韓輸出 (主要品目別の前年比・構成比)(ドルベースでの比率)

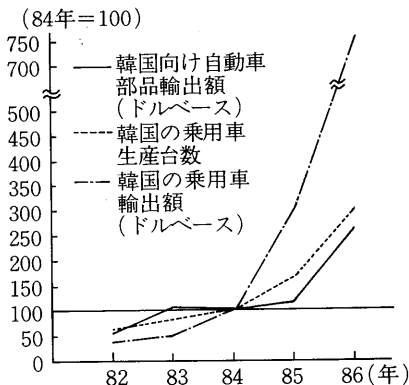
品 目	前年比 (%)	構成比 (%)	品 目	前年比 (%)	構成比 (%)
輸 出 総 額			非 鉄 金 属	190.5	1.8
104.7億ドル	147.6	100.0	(銅・同合金)	(272.5)	(1.0)
176.07億円	104.0	100.0	金 属 製 品	168.5	2.2
食 料 品	106.5	0.1	(鉄鋼製構造物 同建設材料)	(183.2)	(0.2)
原 燃 料	119.6	2.4	一 般 機 械	149.7	25.4
(合成ゴム)	(140.7)	(0.6)	(内燃機械)	(128.5)	(1.8)
軽 工 業 品	129.0	11.7	(事務用機械)	(215.6)	(4.1)
織 維 製 品	138.0	5.0	(金属加工機械)	(157.2)	(3.9)
(人造繊維)	(159.7)	(0.9)	(繊維機械)	(154.6)	(1.6)
(合成繊維系)	(172.9)	(0.7)	(加熱・ 冷却用機械)	(148.3)	(1.5)
(繊維二次製品)	(144.4)	(0.7)	電 気 機 械	176.6	25.3
非金属鉱物製品	139.5	2.2	(重電機器)	(184.6)	(2.9)
(ガラス及び 同製品)	(149.4)	(1.2)	(電気回路・ 同部品)	(190.8)	(4.2)
その他軽工業品	116.6	4.5	(通信機器)	(160.3)	(2.6)
重化学工業品	153.1	84.4	(熱電子管・ 半導体素子)	(180.5)	(7.3)
化 学 品	137.8	13.2	(電気計測機器)	(194.5)	(1.8)
(有機化合物)	(132.8)	(5.6)	輸 送 機 械	193.7	4.0
(無機化合物)	(138.5)	(1.2)	(自動車)	(107.7)	(0.2)
(人造 プラスチック)	(152.0)	(3.1)	(自動車部品)	(208.5)	(3.1)
鉄 鋼	121.9	9.5	(船 舶)	(229.1)	(0.4)
(線 材)	(144.9)	(0.6)	内、中古船・ 改造船	(21.3倍)	(0.2)
(薄 板)	(183.9)	(1.3)	精 密 機 械	140.3	3.0
(帯 鋼)	(132.0)	(4.0)	(科学光学機器)	(139.7)	(2.0)
			再輸出・ 特殊取扱品	93.0	1.3

「出所」 大蔵省『日本貿易月表(86年12月)』、『通商白書(87年版)』より加工作成

では、86年度（86年4月～87年3月）貿易出超額は1016.48億ドル、経常収支は941.39億ドルの黒字^{注13)}。しかし円ベースでみる限り、海外での日本経済・円の高い評価とは対照的に、輸出は前年比15.9%減、輸入は30.7%減と大幅な低落（87年も続落傾向）を記録しており、貿易関連企業の実需は予想以上に落ち込んでいることを示している。この日本貿易全体の不振とは対照的に、対韓貿易の動きは堅調である。

まず日本の対韓輸出をみてみよう。表7にみる様に、輸出はドルベースで対前年比147.6%、円ベースでも日本全体の輸出動向とは反対に104%と好調な動きを堅持している。特に重化学工業製品（ドルベースでの対前年比、153.1%）の伸びは著しい。中でも、人造プラスチック（152.0%）、

図4 韓国の乗用車生産及び乗用車輸出と我が国の韓国向け自動車部品輸出



（資料）韓国銀行「Monthly Statistical Bulletin」、大蔵省「貿易統計」、日本自動車工業会「主要国自動車統計」

「出所」『通商白書』87年版、115頁

「原出所」Business Korea, 1986 November

「出所」『九州経済調査月報』1987年5月、5頁。

表8 韓国のエレクトロニクス製品の国産化率と輸入部品対日依存度（単位 %）

主要品目	国産化率	輸入部品対日依存度
【民生用電子製品】		
ビデオ・カセット・レコーダー	65	100
カラー・テレビ	90	95
カセット・レコーダー（輸出用）	50	95
カセット・レコーダー（国内用）	85	95
電子レンジ	75	100
【工業用電子製品】		
ファクシミリ	60	100
パーソナル・コンピュータ	40	100
プリンター	35	100
コンピュータ用ディスプレイ	50	90
電話	90	95
【部品】		
カラー・ブラウン管	80	95
スピーカー	70	95
スイッチ	50	80
コンデンサー	60	95

鉄鋼薄板 (183.9%), 銅・銅合金 (272.5%), 鉄鋼製構造物 (183.2%), 一般機械の149.7% (特に事務用機械, 金属加工機械, 繊維機械, 加熱・冷却用機械), 電気機械の176.6% (特に重電機器, 電気回路・同部品, 通信機器, 熱電子管・半導体素子, 電気計測機器), 自動車部品 (208.5%), 船舶 (229.1%) などの品目の伸びが著しい。また韓国繊維製品の原材料となる人造繊維 (159.7%), 合成繊維糸 (172.9%) の大幅な伸びも注目に値する。これらの構成品目の大部分が, 韓国輸出関連産業に対する資本金材・中間材 (特に工業部品) となる。図4, 表8は上記のことを示している。

韓国乗用車生産・輸出が伸長するのに比例して, 韓国の対日自動車部品輸入が増加する関係が日韓貿易構造の中に内在しており, この関係は他の工業品目の中でも数多くみられる。韓国のエレクトロニクス製品輸出と部品 (IC等) の対日輸入 (表8), 繊維製品輸出と繊維機械・合繊糸輸入などの対日輸出入関係がそれである。この対日工業素材輸入増は, 韓国製品の国産化未達成ということだけでなく, 需給逼迫による資材確保難という事情も存在している。^{注14)} 韓国製造業稼働率は87年3月, 史上最高の129.1 (80年=100, 韓国銀行暫定値) を記録し, 輸出関連企業を中心に空前の活況を呈している。この生産活況による原材料需要の急増および日本産業界の繰上短縮 (86年円高不況) による供給量減少から, 87年に入り韓国輸出業界 (電子, 自動車, 機械, 造船, 繊維等) では, 部品・素材が需給逼迫に陥り始めている。例えば, 繊維製品業界では原糸 (特に綿糸・合繊糸) の不足が深刻化し, これを補うため第三国からの輸入・原糸工場の建設を急いでいる。また造船・機械業界ではホット・コイル, 中厚板 (鉄鋼板全体では輸入の約94%が対日輸入) などの素材を中心に供給不足を生じている。^{注15)} 従って問題の焦点は, 韓国の工業素材・部品の国産化未達成の側面のみにあるのではなく (100%の国産化は水平分業発展の観点からは将来的に問題が生じる), 韓国のこれら品目輸入の対日依存度の異常な高さ (品目によっては100%依存) にも存在する。

続いて日本の対韓輸入をみてみよう。表9にみる様に、86年、ドルベースで129.3%（対前年比）、円ベースで90.7%と、対韓輸入も日本全体の輸入動向（円ベース前年比69.3%、表6）と比べて堅調な動きを示している。品目別での比率（ドルベース）で特徴的なのは、食料品輸入（品目構成比21.9%、特に生鮮・加工魚介類輸入）と加工工業製品輸入（構成比67.9%）の大きさである。後者では、化学品（対前年比160.0%）、一般機械（147.1%）、通信機器（183.9%）、その他電気機器（132.5%）、繊維製品

表9 1986年の日本の対韓輸入(主要品目別の前年比・構成比) (ドルベースでの比率)

品 目	前年比 (%)	構成比 (%)	品 目	前年比 (%)	構成比 (%)
輸 入 総 額			(重電機器)	(103.6)	(2.0)
52.9億ドル	129.3	100.0	(通信機器)	(183.9)	(2.3)
88.62億円	90.7	100.0	(その他 電気機器)	(132.5)	(4.5)
食 料 品	147.5	21.9	内、熱電子管 ・半導体素子	(126.7)	(2.4)
(生鮮魚類)	(154.9)	(8.3)	(精密機械)	(109.9)	(1.6)
内、まぐろ	(143.1)	(3.1)	内、時 計	(107.1)	(1.1)
(甲殻類・ 軟体動物)	(146.4)	(5.9)	織 維 製 品	137.6	24.4
(加工魚介類)	(164.9)	(2.5)	(織物類)	(130.6)	(2.9)
(果実・野菜)	(123.6)	(3.0)	内、合成繊維	(137.7)	(0.7)
原 料 品	115.5	3.2	(衣 類)	(158.1)	(18.5)
繊維原料	52.6	0.2	非金属鉱物製品	161.3	4.2
金属原料	78.7	0.2	鉄 鋼	119.0	9.5
その他原料品	130.5	2.8	(厚 板)	(105.5)	(2.2)
鉱物性燃料 (石油製品)	55.6	5.6	(薄 板)	(109.9)	(1.3)
加 工 製 品	139.8	67.9	金 属 製 品	215.4	0.9
化 学 品	160.0	6.1	雑 製 品	152.0	8.7
(有機加工物)	(113.9)	(1.2)	(運動用具)	(115.4)	(0.8)
(無機加工物)	(101.0)	(0.4)	(はき物)	(117.3)	(2.7)
機 械 機 器	133.3	12.6	再輸入・ 特殊取扱品	126.8	1.5
(一般機械)	(147.1)	(1.6)			

「出所」 表7と同じ

表10 韓国の品目別の対日・対米輸出構造の変化

品 目	国	86年1～3月 シェア	87年1～3月 シェア	伸び率
総 計	日 本	100.0% (10.88億ドル)	100.0% (16.01億ドル)	47.1%
	米 国	100.0% (27.25億ドル)	100.0% (35.51億ドル)	30.3%
	全 体	100.0% (69.14億ドル)	100.0% (93.68億ドル)	35.5%
農産物・同製品	日 本	1.1%	1.3%	65.3%
	米 国	0.3	0.3	28.4
	全 体	0.5	0.5	50.9
水産物・同製品	日 本	19.5	17.7	33.7
	米 国	1.2	1.4	52.3
	全 体	3.8	13.9	37.7
動植物性 原料・同製品	日 本	2.5	3.4	96.0
	米 国	2.1	2.3	41.0
	全 体	2.6	3.0	55.6
非 金 属 鉱 物 燃 料 製 品	日 本	16.8	12.3	△ 1.2
	米 国	1.5	1.3	15.4
	全 体	4.3	3.6	13.4
化 学 物 ・ 同 製 品	日 本	17.8	6.0	13.6
	米 国	4.3	4.8	45.2
	全 体	7.2	6.8	27.4
金 属 ・ 鉄 鋼 製 品	日 本	12.7	12.0	39.4
	米 国	10.5	8.7	7.7
	全 体	12.0	9.9	12.4
機 械 類 ・ 運 搬 用 機 械	日 本	12.9	15.7	79.9
	米 国	39.7	44.0	44.5
	全 体	33.4	35.7	44.8
織 維 類	日 本	20.6	25.2	79.8
	米 国	21.6	19.2	16.0
	全 体	24.9	24.9	35.3
雑 製 品	日 本	6.1	7.2	72.8
	米 国	18.7	17.8	23.6
	全 体	11.3	11.7	40.3

「出所」 韓国貿易協会「輸出統計」87年3月，JETRO「通商公報」87年6月30日号

(特に衣類158.1%)，雑製品(152%)等の品目輸入の増加が注目に値する。この傾向は87年に入っても持続している。表10にみる様に，87年1～3月の対前年同期比で，韓国の対日輸出(日本の対韓輸入)は対米・韓国

表11 韓国の主要品目別輸出構成 (%)

年 品目	85年		86年	
	構成比	構成比	対前年 伸び率	
食料・直接消費財 (活 鮮 魚)	4.2 % (1.3)	4.9 % (1.7)	33.8 % (43.7)	
原料・燃料	4.5	3.5	△ 12.8	
軽工業製品 (繊維製品) (はき物類)	36.9 (21.9) (5.0)	41.6 (23.7) (5.9)	29.3 (24.2) (34.0)	
重化学工業製品 (鉄鋼製品) (金属製品) (一般機械) (電子製品) (自動車・同部品) (船 舶)	54.4 (5.7) (5.3) (4.6) (12.2) (2.5) (16.6)	50.1 (5.2) (4.4) (5.6) (16.7) (4.8) (5.2)	5.5 (5.9) (△ 4.6) (40.1) (56.9) (115.6) (△64.0)	
総 計	100.0	100.0	14.6	

(注) 構成比は全輸出額に占める各品目の比率。
() 内は、主要商品の全輸出額に占める比率。
「出所」 韓国関税庁『貿易統計年報 (85・86年版)』

表12 韓国の主要品目別輸入構成 (%)

年 品目	85年		86年	
	構成比	構成比	対前年 伸び率	
消費財 (穀 物)	8.5 % (3.1)	9.8 % (2.9)	16.6 % (△ 4.9)	
原 資 財 (原 油) (鉱 物) (軽工業原料) (化学工業品) (鉄 鋼 材)	55.9 (17.9) (3.9) (7.1) (6.3) (3.8)	54.3 (10.6) (4.1) (7.9) (7.7) (4.3)	△ 1.4 (△41.4) (5.9) (12.8) (23.7) (14.7)	
資 本 財 (一般機械) (電気・ 電子機器) (船 舶)	35.6 (11.1) (9.7) (11.1)	35.9 (14.6) (13.8) (1.7)	2.2 (34.1) (44.4) (△84.9)	
総 計	100.0	100.0	1.4	
内 需 用 (原油除く)	56.7 (41.1)	59.7 (50.9)	6.9 (25.6)	
輸 出 用	43.3	40.3	△ 5.7	

(注) 構成比は全輸入額に占める各品目の比率。
() 内は、主要商品の全輸入額に占める比率。
「出所」 表11と同じ

全体の輸出と比較しても極めて大きく、47.1%の伸びを示している。品目別では、食料品（農・水産物）、加工工業製品（金属・鉄鋼製品、機械類・運搬用機械、繊維類、雑製品）の品目輸出の伸びが著しい。特に後者では、韓国の対日輸入品目（工業素材・部品）を加工しての対日輸出増という構造が把握できる。

ところで韓国全体の主要品目別輸出入構成（表11・12）をみると、86年、輸出では工業製品輸出が91.7%（その内、重化学工業製品50.1%）、輸入では工業資材輸入が90.2%（内、原資材が54.3%）で準先進国型あるいは先進国型に近接しつつある貿易構造を形成している。^{注16}これに対し、対日貿易構造（構成比）は表7・9にみた様に、輸出（日本にとっては対韓輸入）では食料品（特に生鮮・加工魚介類）が21.9%、軽工業品（繊維製品・雑製品）が33.1%、輸入（日本にとっては対韓輸出）では重化学工業製品（特に一般機械・同部品、技術集約的な電気機器・同部品）が84.4%を占め、韓国の日本に対する工業品需要依存構造を示している。未だ日韓貿易構造は、先進諸国相互間の水平分業関係とは言い難い。

以上、当面の韓国貿易政策の課題は、大幅な対米出超への対応（輸入自由化と外資認可自由化の促進）と過度の対日輸入依存構造からの脱却（部品産業の育成・発展および輸入先多角化）にあると見てよい。次に、この点に関する韓国政府の対応をみてみよう。

3. 米韓貿易摩擦と対日入超構造への対応

最初に、米韓貿易摩擦（大幅な対米出超）への対応について。近年の輸出急増と貿易出超化を背景に、米国の韓国に対するウォン安是正と市場開放要求が、85年以降強まってくる。ウォン安是正は86年下半年以降、前述した様に、具体的にウォン相場の上昇（ウォンの高目誘導）という形で現象してくるが、市場開放に関しても85年以降、具体的対応が顕著な形でみられる。

まず資本自由化の動きについて。85年6月、韓国財務部は、禁止あるい

表13 韓国の産業別輸入自由化計画 (86~88年)

区 分	総品目	制限品目	自由化計画 (自由化品目数)		
			86年	87年	88年
一次産品および 飲 食 料 品	1,381	302 (78.2)	22 (79.7)	5 (80.1)	5 (80.5)
化学・製紙・窯業	2,182	94 (95.6)	45 (97.7)	30 (99.1)	10 (99.6)
鉄 鋼 ・ 金 属	797	35 (95.6)	30 (99.4)	5 (100.0)	
機 械	1,414	240 (83.0)	91 (89.4)	55 (93.3)	94 (100.0)
電 子 ・ 電 気	494	129 (73.9)	65 (87.0)	42 (95.5)	22 (100.0)
織 維	1,089	75 (93.1)	33 (96.1)	9 (96.9)	10 (97.8)
そ の 他	553	95 (82.8)	16 (85.7)	14 (88.2)	
計	7,915	970 (87.7)	302 (91.6)	160 (93.6)	141 (95.4)

(注) ()内は自由化率, %

「原出所」 韓国商工部公告第85—64号 (85年11月1日)

「出所」 JETRO「通商公報 (85年11月19日)」ソウル・ジェトロ報告

は制限業種であった油脂, 合繊, 農業用機械, 石油化学系基礎製品, 内燃機関, 船舶用機関・部品, 自動車 (部品除く), 製糸, 毛紡績, 糖類, 乳製品など^{注17)}133業種に対して外国人投資認可を決定した (実施は85年7月から)。この結果, 韓国標準産業分類上999業種 (細々目分類5桁) のうち, 外国人投資許可業種は793となり資本自由化率は66.0%→79.4%へと高まっている。また86年7月には米韓交渉において, 保険業界の開放 (米国の2社が火災保険業界に, 1社が生保業界に参入) と知的所有権の整備 (87年7月^{注18)}から著作権保護の強化と物質特許を認可) を決定している。

さて注目すべきは急進展の貿易自由化の動きである。85年11月, 表13にみる様に, 韓国商工部は86~88年の輸入自由化計画 (603品目) を発表した。85年時点で総品目数7915 (CCCN分類) の内, 輸入自由化品目は6945品目 (自由化率87.7%) であったが, これを86年, 91.6% (自由化計画品目数

^{注19)}302), 87年93.6% (計画品目数160), 88年95.4% (計画品目数141) へと高める計画である。^{注20)}この計画の特徴的な点は、工業製品 (特に基幹産業) に対する輸入自由化の進捗が著しい点である。例えば、鉄鋼・金属類は87年に、機械類・電気・電子類は88年に輸入自由化完成を予定している (88年以降も輸入自由化できない品目は367品目あるが、大部分は農水産物など一次産品・食料品である)。特に対米貿易に対する配慮から、米関心品目のかなりの部分を自由化繰り上げ計画へ入れていることは興味深い。例えば小型乗用車 (2000CC以下) の当初自由化計画は88年以降であったが、87年に繰り上げ実施する計画である。これは86年以降、小型乗用車 (現代自動車、大宇自動車など) の対米本格輸出に備え、米国からの市場開放・輸出規制要求が激化することを事前に回避する狙いがみとれよう。^{注21)}

続いて対日輸入依存構造への対応について。この問題への対応も、対日入超の拡大とともに急ピッチの展開をみせる。86年5月、対日輸入依存率が高い機械類 (ポンプ、荷役機器、ブルドーザー、堀削機、施盤、研削機、工作機械など) および化学原材料 (カプロラクタム、低密度ポリエチレン) など30品目の輸入先を欧州に転換し、同時に、対欧輸出促進・投資拡大の為の政府支援の強化を決定する。^{注22)}続いて86年6月、韓国商工部は機械類、化学原材料を中心に、86年7月～87年6月を適用期間として、輸入先多角化品目162品目 (CCCN 4桁) を発表し、対日輸入→対欧米輸入への転換の更なる促進を決定していく。^{注23)}

更に86年8月、韓国商工部はより強化された実践策 (中長期目標) を打ち出す。韓国の「貿易会報 (9月3日)」によると、商工部は対日貿易入超を改善する為に、短期的効果を目標とした連携貿易 (対日輸入量と同額の対日輸出の義務化) や輸入先多角化等の規制措置よりも、長期的な輸入先転換 (^{注24)}ホットコイルなど工業素材・部品を中心に235品目) と対日輸入品の国産開発に助力するとし、まず対日輸入額上位100社を5カ年計画で集中管理するというより強化された実践策を決定する (^{注25)}85年対日輸入総額75.6億ドル。この内、上位100社で50%、上位300社で65%を占める)。具体的には、

表14 韓国の機械類の年度別国産化計画（87～91年）（単位：100万ドル）

区 分	85年 輸入額	86年開発 品 目 数	開発品目数 (87～91年)	輸 入 代替効果
一 般 機 械	1,825	260	1,430	2,740 (1,510)
精 密 機 械	404	55	300	580 (320)
輸 送 機 械	238	35	200	360 (200)
電 子 ・ 電 機	1,485	200	1,100	2,050 (1,129)
合 計	3,952	550	3,030	5,740 (3,159)

(注) () 内は対日輸入代替計画

「原出所」 韓国商工部資料

「出所」 JETRO「通商公報（86年12月6日）」ソウル・ジェトロ報告

表15 韓国の部品および機械の年度別国産化計画（87～91年）（単位：100万ドル）

区 分	85年 輸入額	86年開発 品 目 数	開発品目数 (87～91年)	輸 入 代替効果
一 般 機 械 部 品	930	730	3,700	1,480 (790)
自 動 車 部 品	723	350	1,800	1,120 (620)
造 船 機 資 材	238	250	700	370 (180)
電 子 部 品	2,085	930	4,750	3,070 (2,034)
合 計	3,976	2,260	10,950	6,040 (3,624)

(注) () 内は対日輸入代替計画

「出所」 表14と同じ

上位100社に対して5カ年間の輸入計画を提出させ、日本と競合する貿易相手国の品目別価格・品質を比較検討し輸入先転換を誘導する方針である。

更にまた、86年12月、韓国商工部は総合的な対日貿易不均衡改善5カ年計画を発表する。^{注26)}具体的には、(1)対日輸出の増加、(2)対日輸入品の輸入先転換強化、(3)高率の国産化（機械・部品類など）による輸入代替、をその内容とする。

(1)対日輸出の増加については、対日輸出額が全輸出実績の50%以上の中

小・中堅企業を対日輸出専門企業として金融優遇措置を行う、あるいは、対米輸出上位100社（大企業）に対しても対日輸出を奨励し金融支援を行う。(2)対日輸入品の輸入先転換に関しては、前述の162品目（86年6月決定）以外にも、235品目（86年8月決定）の輸入先転換指導を続行する。(3)高率の国産化による輸入代替に関しては、表14・15にみる様に、意欲的なものである。機械類（表14）については、87～91年の計画期間中に3030品目を国産化し、57.4億ドルの輸入代替効果（輸入額削減）をあげる計画（その内、対日部分は31.59億ドル）であり、部品類（表15）については、全体で10950品目を国産化し60.4億ドルの輸入代替効果（その内、対日部分は36.24億ドル）を計画している。その他、素材類（鉄鋼・金属、石油化学など）に関して675品目（45.23億ドル）の国産化計画があるが、この計画の主点は機械・同部品の国産化にあることは明白である。韓国政府が、この品目の対日輸入縮小を最大の貿易上の課題としていることが、この計画からも読みとれよう。

以上、韓国側の直面する貿易問題への対策をみてきたが、韓国がこの問題（特に日韓貿易）への対応は極めて sensitive である。

米韓・欧韓貿易摩擦への対応としての輸入自由化・外資認可の自由化、対日入超縮小の為の輸入先多角化と国産化（特に機械・部品）の促進、いずれも韓国経済の自立化の為には緊急を要する課題である。しかし、地理的近接さと、高い経済力・技術力・巨大な市場を有する日本との貿易が他地域と比べてより利点が多いという状況を考慮すれば、日韓貿易関係の縮小は今後とも想定できず、あるいはまた、全産業（韓国）の部品から完成財までのワンセット自立化は、日本の例を引くまでもなく国際分業上、問題が多いとするならば、将来的には、韓国工業の高度化・重層化の進展および日韓産業内・産業間水平分業の発展と共に、韓国側の対日貿易政策への対応姿勢の転換が必要となってくるであろう。すなわち、日本を韓国の技術倉庫・部品倉庫^{注27)}として位置付け、需給逼迫時のバッファ、在庫調整の場として利用していくという発想の転換である。

ともかく、韓国の資本財・工業部品の高率国産化と国内市場の重層的拡大・深化を土台にした日韓水平分業関係の形成は、まだ少なからず時間を要する。86年韓国経済の活況の真価が問われる80年代後半である。

注1) 『通商白書(総論)』(1987年版) 25頁

注2) 韓国経済企画院『主要経済指標1987』p3

注3) 同上, p194, 196

注4) 85年4月, 韓国経済企画院が確定した第6次5ヶ年計画によると, 計画最終年(1991年)の対外債務残高を614億ドル(86年実績445億ドル), 対外資産残高を317億ドル(86年実績120億ドル), 従って対外純債務残高を297億ドルへと圧縮(86年実績325億ドル)と計画している。JETRO「通商公報(85年5月1日)」ソウル・ジェトロ報告。

注5) 輸出入依存度は, GNPに対する各輸出入額の比率。日銀『日本経済を中心とする国際比較統計(1987年版)』127頁。

注6) 同上, 66頁

注7) 87年3月22日, ベーカー米国財務長官(TVインタビュー), 「ドル相場に目標圏を定めず」と発言。「日本経済新聞」87年3月23日

注8) 『世界経済白書(1986年版)』225~226頁。

注9) 『通商白書(1987年版)』58頁

注10) 日銀『外国経済統計年報(1984年版)』18頁

注11) 米国公定歩合引き上げの直接的契機として, 急激なドル安・米国債券相場の急落が存在する「日本経済新聞」87年9月5日

注12) 大韓貿易振興公社(KOTRA)の試算(87年4月)では, 86年12月末を基準としてウォンの10%切り上げの場合, 韓国の輸出は, 対日輸出は影響がないが, 対米3%, 対西独5.5%, 対仏6%等, 減少し全体で3.1%減を予測している(特に, 鉄鋼製品, 合成樹脂, はきもの, 玩具, 皮革製品など)。JETRO「通商公報(87年6月30日)」ソウル・ジェトロ報告。

注13) 日銀『国際収支統計月報』№251, 1987年6月

注14) JETRO「通商公報(87年6月30日)」

注15) 中厚板の場合, 87年中に, 国内需要189万トン, 国内生産214万トン(その内, 67万トンを輸出に計画)で, 42万トンの輸入が必要と予測されている。同上誌参照。

注16) ただし, 自己再生的な国民経済の形成という点からみて, 輸入構成比(表12)の中で(加工)輸出用の比率が極めて高い(86年40.3%)という点は, 今後の克服すべき課題として残る。

注17) JETRO「通商公報(85年7月8日)」ソウル・ジェトロ報告

注18) 知的所有権では主としてコンピューター・ソフトの著作権保護と物質特許の取り扱いが争点となったが、データベースや半導体チップの著作権保護などは今後の懸案事項として残っている。JETRO 山口・山口県貿易センター『貿易ニュース(86年10月)』

注19) 86年7月、若干の自由化品目の入れ替え後、計画より1品目少なく、301品目(86年度分)の自由化を実施していく(自由化率、91.5%)。

JETRO「通商公報(86年6月24日)」ソウル・ジェトロ報告

注20) また独寡占品目の場合、輸入自由化率は85年78%(輸入制限56品目)であるが、これを88年には98.8%としている。JETRO「通商公報(85年11月19日)」ソウル・ジェトロ報告。

注21) 同上報告参照。

注22) JETRO「通商公報(86年6月7日)」ソウル・ジェトロ報告

注23) JETRO「通商公報(86年7月12日)」ソウル・ジェトロ報告

注24) JETRO「通商公報(86年8月16日)」ソウル・ジェトロ報告

注25) JETRO「通商公報(86年9月26日)」ソウル・ジェトロ報告

注26) JETRO「通商公報(86年12月6日)」ソウル・ジェトロ報告

注27) 日本は韓国の資本財・部品・技術の倉庫という観点は、服部民夫編『韓国の工業化—発展の構図』アジア経済研究所、1987年、の中にもみられる。

Ⅰ. 日韓貿易の中での関釜貿易(関釜フェリー・コンテナ貿易)の位置

前章では円高下の日韓貿易(日韓分業関係)全体の動向と問題点を論述した。Ⅱ章以降では、この全体の動向が、地方港(下関港・関門港)の貿易構造へ如何に影響を及しているか(また下関港がそのトレンドに乗りきれているか)、あるいは、それと貿易形態の変化(たとえばコンテナ貿易化)の動きとの関連についてみていきたい。また、産業構造・貿易構造の再編成に伴う各地方港の動向についても触れていくつもりである。そして、その分析を通じ、日韓貿易全体の中で関釜貿易の占める重要な位置について論述してゆくつもりである。

表16 関門港（下関港）輸出入額年度別推移 ()内は下関港の数字

項目 年	輸出額	全国比	門司税関 管内比	輸入額	全国比	門司税関 管内比
1970年	2,160億円 (237)	3.1% (0.33)	68.5% (7.6)	2,317億円 (256)	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 (0.47)	43.6 (8.8)	7,116 (2,265)	2.3 (0.73)	31.4 (10.0)
1986年	7,043 (1,643)	2.0 (0.47)	39.3 (9.2)	5,379 (2,101)	2.5 (0.97)	40.2 (15.7)
1987年 (1~6月)	2,953 (840)	1.9 (0.53)	35.9 (10.2)	2,579 (1,170)	2.8 (1.25)	40.4 (18.3)

(注) 関門港とは、北九州港〔門司港（小倉港、田野浦・太刀浦コンテナバースを含む）、戸畑港（若松港・八幡港・洞海湾各港を含む）〕と下関港の総称。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）。

〔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・87年上半期貿易概要）、大蔵省貿易統計速報より加工作成

＜下関港（および関門港）の全国での位置＞

まず表16にみる様に、関門港は70年代以降、輸出では全国比でみる限り低落傾向が続いているが（全国比、70年3.1%→87年上半期1.9%）、輸入では80年代に入り上昇基調に転じている（全国比、80年1.9%→87年上半期2.8%）。86年貿易額（通関統計・円ベース）の対前年比では、輸出27%減（全国15.9%減、表6）、輸入24.4%減（全国30.7%減、表6）で、日本全体の動向に比して、輸入の落ちこみが少ない。全国港別貿易額順位（通関統計）^{註1)}でも、輸出は84年8位→85年10位→86年13位であるが、輸入は逆に13位→13位→10位と対照的動きを示している。一方、下関港の動向は、輸出入とも70年代以来、好調である。特に輸入では、全国比1.25%（87年上半期）の比重を占めるに到っている。86年貿易額の対前年比（円ベース）でも、輸出は16%減、輸入はわずか7.2%減で、円高不況下の全国の

表17 門司税関管内の主要支署別輸出入額構成比

支署	項目	輸出額構成比			輸入額構成比		
		76年	85年	86年	76年	85年	86年
門司本関		25.1%	21.1%	18.1%	7.6%	6.9%	9.3%
(門司・小倉)		(22.6)	(10.2)	(9.8)	(6.7)	(3.8)	(5.3)
(田野浦)		(2.5)	(10.9)	(8.3)	(0.9)	(3.1)	(4.0)
戸畑		21.9	13.7	12.0	13.4	14.5	15.2
下関		10.3	8.8	9.2	8.9	10.0	15.7
関門計		57.3	43.6	39.3	29.9	31.4	40.2
苅田		0.2	17.3	17.7	0.6	0.5	0.5
大分		6.6	5.0	4.7	18.8	22.1	19.7
岩国		1.5	0.9	1.3	6.3	4.6	3.7
徳山		10.0	10.0	6.1	13.4	12.8	6.2
防府		0.9	4.2	11.0	0.4	0.8	1.2
下松		7.0	2.2	2.1	0.5	1.2	1.1
宇部		4.2	3.1	2.8	10.8	12.0	9.8
博多		3.5	7.4	9.3	9.1	6.1	8.1
福岡空港		0.4	1.8	2.7	0.6	0.8	1.4
その他支署		8.4	4.2	3.0	9.6	7.8	8.1
管内総計		100.0	100.0	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。田野浦・太刀浦はコンテナバース、戸畑には若松・八幡、徳山には光をそれぞれ含む。「出所」 門司税関「年度別管内貿易概況」『外国貿易年表(各年)』「年度別コンテナ統計」

動向に比べれば比較的順調な指数を示す。関門港(特に下関港)は、円高下の厳しい貿易状況の中でも輸入を中心に全国での比重を高めているといえよう。

表17をみてみよう。ここでは、80年代産業構造転換と円高下での貿易不振が、各地域の産業構造に規定されて各地方港ごとに相違した結果を現象している。輸出では構造不況業種を抱える小倉・戸畑(鉄鋼)、大分(鉄鋼、徳山(石油化学)、下松(石油化学・造船・鉄鋼)等の低落が著しい

(単位 千万円)

表18 下関港の国別輸出額と構成比

仕向国	1977年		1985年		1986年		1987年1~6月(速報値)	
	価額	構成比	価額	構成比	価額	構成比	価額	構成比
韓国	2,831	22.0%	8,832	45.2%	9,957	60.6%	5,737	64.5%
リベリア	1,790	13.7	1,153	5.9	11	0.1	2	-
シンガポール	1,165	8.9	94	0.5	617	3.8	46	0.5
米国	925	7.0	914	4.7	656	4.0	266	3.0
ソ連	551	4.2	506	2.6	285	1.7	138	1.6
カナダ	540	4.1	242	1.2	156	0.9	72	0.8
パナマ	530	4.0	2,390	12.2	1,558	9.5	886	10.0
インド	386	2.9	217	1.1	60	0.4	10	0.1
ギリシア	277	2.1	333	1.7	829	5.0	272	3.1
オーストラリア	195	1.5	314	1.6	481	2.9	109	1.2
台湾	128	1.0	167	0.9	344	2.1	223	2.5
スリランカ	47	0.4	4	-	237	1.4	231	2.6
中国	22	0.2	2,796	14.3	215	1.3	45	0.5
その他	3,723	28.4	1,586	8.1	1,021	6.2	860	9.6
合計	13,110	100	19,548	100	16,427	100	8,897	100

(注) 価額、千万円未満は四捨五入。86年、朝鮮民主主義人民共和国への輸出は261.4万円(アルミニウム及び同合金の輸出)
 「出所」 下関税関支署「下関港貿易概要(各年および87年上半年)」、門司税関『外国貿易年表(各年)』および「国別品別貿易マトリックス(各年)」より加工作成

のに対して、好調業種を持つ苅田（自動車）、防府（自動車）等の伸びが目立つ。また、80年代以降、コンテナ貿易化の動きに乗り得た新門司コンテナ港（田野浦・太刀浦）、博多、福岡空港、下関（関釜フェリー）の輸出入の好調さは注目に値する（特に下関港の輸入）。輸入では、工業素材を多使用する業種（鉄鋼・石油化学等）を抱えた地域が、円高差益もあり堅調さを維持している（小倉、戸畑、大分、宇部等）。

＜下関港の国別輸出入動向と関釜フェリー・コンテナ貿易＞

では、下関港の貿易好調を主導していった最大の要因は何か。結論を先取りしていうならば、関釜フェリー・コンテナ貿易を基軸にした関釜貿易の著しい伸びであり、これは全国の日韓貿易の好調な動きが、その主要な輸出入港である下関港に集中的に現象したものと把握できる（輸出入品目構成（後述）においても、日韓分業構造の一側面が顕著に現象している）。

表18・19をみてみよう。下関港の国別輸出額（表18）においては、韓国への比重が年々増加し、ほぼ%の構成比（87年上半期）を占めるに到っている。特に、下関港の全輸出（円ベース）の動向は低調（86年対前年比、16%減）であるのに対して、対韓輸出は86年12.7%増（対前年比）と成長が目立ち、全国動向（対韓輸出4%増、表7）と比べても好調さが顕著である。

その他の国では、対米輸出（タイヤ等）は門司・博多コンテナ港へのシフトのため漸減傾向にあり、対中国輸出は中国の貿易調整政策により86年は急落をみる〔85年の日中貿易量（全国）は、189億ドルと史上最高を記録（中国の対日入超も約60億ドルに拡大）。86年の日中貿易は85年の反動で調整局面。中国側の主力輸出品目（石油・石炭）の需要・価格の低落に加え、ココム問題を契機とした日本の社会主義圏向け輸出管理の強化も影響している〕。また船舶輸出の仕向国の変化により、リベリアの構成比の急減、パナマの上昇も目立つ。

下関港の国別輸入額（表19）に関しては、韓国の占める位置は圧倒的である（87年上半期、構成比88.7%）。下関港の対韓輸入（円ベース）は、

(単位 千円)

表19 下関港の国別輸入額と構成比

年 仕出国	1977年		1985年		1986年		1987年(1~6月)		主 要 品 目
	価 額	構成比 %	価 額	構成比 %	価 額	構成比 %	価 額	構成比 %	
韓 国	7,316	58.3	17,789	78.5	18,478	79.7	10,373	88.7	魚介類及び同調製品、繊維・同製品 電気機器、果実・野菜
米 国	577	4.6	1,222	5.4	497	2.4	391	3.3	魚介類・同調製品、穀物・同調製品
シンガポール	481	3.8	451	2.0	105	0.5	96	0.8	石油製品
ソ 連	403	3.2	32	0.1	37	0.2	3	—	魚介類及び同調製品
マレーシア	387	3.1	517	2.3	330	1.6	143	1.2	木 材
オーストラリア	355	2.8	530	2.3	345	1.6	137	1.2	亜鉛鉱、小麦
モ ロ ッ コ	314	2.5	330	1.5	195	0.9	117	1.0	燐鉱石
カ ナ ダ	289	2.3	129	0.6	98	0.5	18	0.2	穀物及び同調製品
ニュージーランド	274	2.2	227	1.0	68	0.3	33	0.3	アルミインゴット
台 湾	181	1.4	112	0.5	62	0.3	13	0.1	魚介類及び同調製品、家具
ペ ル ー	35	0.3	105	0.5	225	1.1	48	0.4	亜鉛鉱・アルミインゴット
中 国	12	0.1	88	0.4	56	0.3	32	0.3	魚介類及び同調製品、とうもろこし、 野菜
朝鮮民主主義 人民共和国	2	0.02	81	0.4	60	0.3	28	0.2	魚介類及び同調製品
ベネズエラ	—	—	280	1.2	153	0.7	90	0.8	アルミインゴット
そ の 他	1,932	15.38	760	3.4	296	1.4	170	1.5	
合 計	12,558	100	22,653	100	21,005	100	11,692	100	

(注) 価額、千円未満は四捨五入。

「出所」 下関税関支署「下関港貿易概要(各年および87年上半年)」、門司税関『外国貿易年表(各年)』および「国別品別貿易マトリックス(各年)」より加工作成

表20 下関港の外貿主要貨物取扱品目一覧表 (単位 100トン)

順位	輸 出 (86年)		輸 入 (85年)		輸 入 (86年)	
	品 目	数 量	品 目	数 量	品 目	数 量
1	輸 送 用 容 器	2,905	重 油	3,338	水 産 品	3,446
2	そ の 他 の 機 械	1,312	り ん 鉱 石	2,944	り ん 鉱 石	2,910
3	輸 送 機 械	1,022	原 木	2,902	重 油	2,802
4	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	611	水 産 品	1,966	原 木	2,537
5	日 用 品	242	日 用 品	1,251	日 用 品	2,254
6	糸及び紡績半製品	176	麦	1,078	そ の 他 金 属 鉱	1,111
7	その他非金属鉱物	122	そ の 他 金 属 鉱	1,023	輸 送 機 械	1,009
8	その他繊維工業品	73	輸 送 機 械	677	麦	990
9	水 産 品	36	砂 糖	503	砂 糖	522
10	そ の 他 木 材	24	そ の 他 機 械	403	そ の 他 機 械	462
	そ の 他	43	そ の 他	1,261	そ の 他	1,014
	総 計	6,567	総 計	17,346	総 計	19,056

(注) 100トン以下は四捨五入
「出所」 『87年下関港統計年報』(加工作成)

86年対前年比3.9%増であり、下関港の全輸入動向(対前年比7.2%減)および全国動向(対韓輸入9.3%減、表9)とは対照的な動きを示している。その他諸国の構成比は微々たるものであり、輸入に関しては下関港は対韓輸入の専一港としての性格が強いと把握できよう。また対韓貿易においては、下関の大幅入超(86年、輸入1847.8億円は輸出995.7億円の約2倍)である点も基本的な特徴である。

表20をみてみよう。これは港湾統計(貨物トン数)による外国貿易の主要品目数量の動きである。この資料によっても、関釜貿易を基軸にした下関港の特徴の側面がみてとれる。まず輸出で注目されるのは、順位1位の輸送用容器の急増である(86年、対前年比30%増)。これは空コンテナの主として韓国への輸出(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、対韓輸入が量的にかさばる品目(生鮮品・日用品・工業完成財等)が多い反面、対韓輸出は比較的、軽薄

表21 門司税関管内・下関港における対韓貿易額（全国、門司税関管内対比）

(単位 億円)

項目 年	輸 出				輸 入			
	門司税関管内		下 関 税 関		門司税関管内		下 関 税 関	
	総 額	対全国比	総 額	対管内比	総 額	対全国比	総 額	対管内比
1970年	288	9.8%	49	17.0%	81	9.8%	57	70.4%
1971年	285	9.5	40	14.0	121	12.6	92	76.0
1975年	803	12.0	166	20.6	613	15.8	505	82.5
1982年	1,773	14.6	496	28.0	1,484	18.4	1,145	77.1
1983年	1,932	13.5	631	32.7	1,782	22.3	1,321	74.1
1984年	2,322	13.6	842	36.3	2,091	20.9	1,662	79.5
1985年	2,135	12.6	883	41.4	2,215	22.6	1,779	80.3
1986年	2,319	13.2	996	42.9	2,248	25.4	1,848	82.2
1987年 (1~6月)	1,234	13.1	574	46.5	1,252	25.0	1,037	82.8
								対全国比
								6.9%
								9.6
								13.0
								14.2
								16.5
								16.6
								18.2
								20.9
								20.7

(注) 1 億円未満は四捨五入
 「出所」 門司税関・下関税関支署「貿易概況(各年)」「外国貿易年表(各年)」「87年上半年貿易概況」等より加工作成

短小品目（機械部品・半製品等）が多いという事情を反映している（海上コンテナは一般に積荷国で調達する）。また、近年急成長しているものの、韓国でのコンテナ輸送（取り扱い）が発展途上という事情も、この品目の移出を促進している。今後、韓国のコンテナ輸送の急進展と韓国でのコンテナ容器生産^{注2)}の急増と共に、この品目は構成比が低下するものと予測できる。また輸出で注目されるのは、順位2位のその他の機械、3位の輸送機械・部品、4位の染料・塗料・合成樹脂、6位の糸・紡績半製品である。この内実は、工業素材輸出が大部分であり、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。

輸入品目では、近年不振であった水産品の86年の急増（対前年比75%増）が注目される。これは後述する様に、日本全体の対韓輸入品目の中で大きな伸びを示した魚介類輸入（86年通関統計ドルベース、対前年比52.4%増、表34）の過半（下関港の対全国比、86年47.2%、87年上半年期55.5%）を下関一港で扱っている事情が直接に反映している。

続いて、下関港の対韓貿易全体の動向をより詳細にみてみよう。表21によると、下関港の対韓貿易額は、70年代以降、門司税関管内比・全国比においても比重を高め、輸出では87年上半年期、管内比46.5%、全国比6.1%、輸入では、実に管内比82.8%、全国比20.7%を占めるに到っている。対韓貿易においては、管内比の圧倒的比重からもみられる様に、西日本最大の拠点港といってよい。これを主導していったのが、関釜フェリー・コンテナ貿易である。

表22（通関統計）をみると、関釜フェリーの占める重要な位置が確認できる。下関港の対韓輸出入の大部分を関釜フェリー貿易が荷っていることがわかる（86年、対韓輸出比97.4%、対韓輸入比70.9%）。また全国比でみても、一海運会社の構成比としては極めて高い比率を示している（86年全国比、輸出5.5%、輸入14.8%）。表23は、関釜フェリー貨物（コンテナ）輸出入量を港湾統計（貨物トン数）でみたものである。70年6月に就航以来、毎年コンテナ個数、貨物量とも順調な伸びを示し、それに伴い下

表22 関釜フェリー（コンテナ）貨物の輸出入額および対門司税関管内比・全国比（通関統計）（単位：億円）

項目 年	関釜フェリー輸出入額		下関港		対門司税関管内比	対全国比	関釜フェリー輸出入額		下関港		対門司税関管内比	対全国比
	輸出	輸入	対韓輸出比	対総輸出比			対韓輸入比	対総輸入比	対韓輸入比	対総輸入比		
1971年	9.1		22.7%	3.0%	3.2%	0.3%	36.8		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
1983年	557		88.5	37.4	28.8	3.9	693		52.4	38.3	38.9	8.7
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 (1~6月)	559		97.4	62.8	45.3	5.9	694		66.9	59.4	55.4	13.9

(注) 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。

「出所」 表21と同じ

表23 関釜フェリー（コンテナ）貨物の輸出入量（港湾統計）貨物単位（100フレットン）（%）は関釜フェリー貨物量の占める比率

項目 年	関釜フェリー フェリー 航次数		関釜フェリー （下関→釜山）		下 関 港 全 体		関釜フェリー （釜山→下関）		下 関 港 全 体	
	コンテナ （基）	貨物量	コンテナ （基）	貨物量	対韓国輸出総量	全貨物輸出量	コンテナ （基）	貨物量	対韓国輸入総量	全貨物輸入量
1970年	164	305	14	14	454 (3.1%)	2,349 (0.6%)	294	34	368 (9.2%)	18,276 (0.2%)
1971年	300	1,452	102	102	1,141 (8.9%)	2,644 (3.9%)	1,438	222	902 (24.6%)	14,596 (1.5%)
1975年	300	4,731	409	409	1,383 (29.6%)	2,536 (16.1%)	4,684	803	1,730 (46.4%)	11,160 (7.2%)
1982年	294	7,955	842	842	2,174 (38.7%)	3,045 (27.7%)	8,003	1,113	2,677 (41.6%)	13,663 (8.1%)
1983年	490	12,403	1,164	1,164	3,140 (37.1%)	3,985 (29.2%)	12,543	1,851	3,798 (48.7%)	14,852 (12.5%)
1984年	583	15,887	1,624	1,624	3,776 (43.0%)	4,665 (34.8%)	16,072	2,408	4,209 (57.2%)	15,822 (15.2%)
1985年	586	19,828	1,838	1,838	4,943 (37.2%)	5,597 (32.8%)	20,131	3,055	5,287 (57.8%)	17,346 (17.6%)
1986年	604	26,121	2,331	2,331	6,321 (36.9%)	6,567 (35.5%)	26,984	4,532	8,504 (53.3%)	19,056 (23.8%)
1987年 (1~6月)	285	13,139	1,504	1,504		3,062 (49.1%)	13,811	2,482		9,285 (26.7%)

(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3875トン→5169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5169トン→6590トン）。

(注2) 100フレットン未満は四捨五入。
「出所」 下関市港湾局『下関港統計年報（各年）』、関釜フェリーへのヒアリング調査より加工作成

表24 門司税関管内の対韓国貿易コンテナ化率(%)

項目 年	輸 出	輸 入
	コンテナ化率	コンテナ化率
1978年	15.3 %	31.6 %
1980年	18.5	37.1
1982年	23.6	38.1
1983年	27.8	40.1
1984年	34.0	49.3
1985年	38.7	54.3

(注) コンテナ化率は管内の対韓輸出入総額に占めるコンテナ輸出入額の比率。

〔出所〕 門司税関資料より

関港全体の中での構成比も増加している。86年の対前年比では、貨物量において輸出26.8%増、輸入48.3%増と全国動向と比べても、例外的に高い成長である(87年もこの傾向は持続)。

さて、関釜フェリーの急成長および国際競争力は、以下の諸要因によって支えられていると推察できる。すなわち、関釜フェリーの場合、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〔輸出(コンテナ詰め後、通関)の場合、詰め日→般積日の期間は、下関港1.0日、全国平均5.6日。輸入(コンテナ取出し前、通関)の場合、船卸日→取出日の期間は、下関港0.8日、全国平均6.5日^{注3)}〕。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、わずかに約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。さらにマクロの要因としては、ダイナミックな展開をみせる日韓貿易のトレンドに、うまく関釜フェリー貿易が乗っているという状況があらう(70年就航という年は、韓国経済が正に、部品加工・半加工工業化を主軸として輸出指向戦略をとり、高度成長を達成しはじめた時期とも重なる)。また、80

年代に入り韓国も貿易コンテナ化の時代に入る（表24）。規格性、迅速性、定時性が保証され、70年以來、コンテナ貿易に伴うノウハウが蓄積されている関釜フェリーにとり、更なる成長要因の付加である（および、今後の工業生産は多品目少量生産のトレンドにあるので多品目を取り扱えるコンテナ輸送は需要増大する、という一般的成長要因も存在する）。未だ、韓国貿易のコンテナ化率が低い（85年、門司税関管内の対韓国貿易コンテナ化率、輸出で38.7%、輸入で54.3%）という事情を考慮すれば、今後とも市場開拓を目指した機能拡大の余地は大きいものと思われる〔例えば、毎日2便就航（1便はコンテナ貨物専用）、船舶の大型化、船内外冷凍コンテナ施設の拡充、コンテナターミナル・荷さばき地の整備・拡充等^{注5)}〕。

以上、現在の下関港（外国貿易）は、関釜フェリーを主軸とした日韓貿易の最大の拠点港としての性格を強く形成している（今後の問題点と課題については後述）。次章では、この急成長を遂げている関釜貿易を品目別に検討することにより、その具体的な貿易構造・関釜貿易の位置付けをより詳細に考察していく。

注1) 門司税関「全国港別貿易額表（各年度）」

注2) 日本の海上輸送用コンテナ（一般雑貨用ドライコンテナ）の生産企業は、海運不況と国内産業構造の変化〔コンテナ製造→産業機器（コンテナハウスなど）製造に転換〕、および韓国・台湾企業の追いあげで撤退・縮小に直面している。台湾・韓国製品は低価格であり、鉄製ドライコンテナの場合、日本より3割安といわれている（87年4～6月期の日本の生産は0）。また、86年9月、現代精工（韓国）、87年、進道（韓国）がアルミ製生産を開始し、急速にアルミコンテナ市場のシェアを高めている（日本のアルミ製コンテナ生産、86年4～6月3340TEU→87年同期100TEUへと激減）。『日本経済新聞』87年8月19日

注3) 拙稿「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——」『下関市立大学論集』30巻2号、1986年9月、97頁。

注4) 関釜フェリーは、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（関釜フェリー輸出入コンテナ貨物は、近隣地域よりも全国規模で物流している）。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月および同上論文95～96頁。

注5) 関釜フェリーは専用施設(1970年建設)として、約2500 m^2 (床面積)を有しているが、現在、1988年完成を目指して新ターミナルを建設・拡充中である(旅客施設、C I Q施設、荷捌施設を含め、建築面積約4,500 m^2 、建物延面積約9,500 m^2)。JETRO山口・山口県貿易センター『貿易ニュース』86年9月。

Ⅲ. 関釜貿易の品目別輸出入動向

本章では最初に、下関港全体の品目別輸出入動向を論述し、次に国別では圧倒的比重を占める対韓貿易に焦点を絞って、その品目別の輸出入構造を検討していく。そして最後に、対韓貿易の中で近年急増している主要品目を品目ごとに取りあげ、より詳細な考察をしていきたい(機械機器輸出入、衣類輸入、水産物輸入)。また各品目ごとに見ることにより、現代日韓分業構造(あるいはそれが地方的に偏った形で集中的に現象している関釜貿易構造)の一断面を浮き彫りにしていくつもりである。

<下関港全体の輸出入品目構造について>

最初に輸出品目構造について(表25)。77年と85～87年を比較してみると、そこで注目される特徴は、構成比において、繊維及び同製品、鉄鋼製品、船舶類の比重の低下であり、それに対して化学工業生産品、機械機器及び電気機器の比重の上昇である。

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)の繊維産業の発展(仕向国内の輸入代替化完了→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素材(例えばナイロンの原材料、イプシロン・カプロラクタム)の不足分を輸入し、完成品(特に大衆衣類)を輸出するという分業構造を形成している。その結果、77年には出超であったこの品目は、86年には大幅入超構造となって現象している(77年、23.4億円の出超→86年、361億円の入超、表25・27)。

鉄鋼製品の比重低下(輸出品目別構成比77年5.0%→87年上半期2.7%)

表25 輸出品別表 (単位, 千円)

品目	1977年		1985年		1986年		1987年1~6月(速報値)	
	価額	構成比 %	価額	構成比 %	価額	構成比 %	価額	構成比 %
魚介類及び同調整品	181	1.4	392	2.0	244	1.5	97	1.2
繊維及び同製品	1,157	8.8	704	3.6	470	2.9	188	2.2
化学工業生産品	557	4.2	1,455	7.4	1,476	9.0	873	10.4
タイヤ及びチューブ	1,125	8.6	1,455	7.4	1,186	7.2	566	6.7
鉄鋼製品	660	5.0	947	4.9	568	3.5	226	2.7
非鉄金属	949	7.2	533	2.7	633	3.9	335	4.0
機械機器及び電気機器 (船舶を除く、輸送機器を含む)	1,710	13.0	5,832	29.8	6,571	40.0	3,772	44.9
船舶類	6,474	49.4	6,669	34.1	3,802	23.7	1,519	18.1
その他	297	2.4	1,561	8.0	1,186	8.3	822	9.8
合計	13,110	100	19,548	100	16,427	100	8,397	100

(注) 価額, 千円未満は四捨五入

「出所」 下関税関支署 「下関港貿易概要 (各年および87年上半年期)」, 門司税関 「外国貿易年表 (各年) より加工作成

は、鉄鋼素材における日韓分業構造に乗りきれなかった結果である。下関港の鉄鋼製品（87年上半期）の大部分は、台湾・ソ連に対する管および管用継手の輸出である。I章でみた様に、韓国の対日輸入急増品目（鉄鋼製品）は、ホットコイル、薄板・中厚板であり、下関港のこれら品目の対韓輸出は著しく小さい（また積荷施設も未整備）。

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、韓国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%→87年上半期10.4%）。この分野は、韓国でも70年代後半以降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。特に86～87年、韓国国内の生産活況に伴う需給逼迫時に、この品目の輸出増が注目された。

さて、船舶輸出の比重の低下と、それを代替する機械機器及び電気機器の輸出の急増は、下関港の輸出構造変化の中心をなすものである。

船舶輸出は全輸出額に対する構成比（表26）において、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、85年以降、再び急落している（84年、品目別輸出構成比における一位品目は、機械機器及び

表26 下関港の船舶輸出の推移

年 項目	1975年	1977年	1979年	1981年	1983年	1984年	1985年	1986年	1987年 (1～6月)
トン数 (千トン)	307	238	91	113	234	307	363	372	
隻数	104	77	44	26	37	33	38	40	22
価額 (億円)	530	647	170	296	537	488	667	380	152
構成比	52%	49.4%	17.4%	19.9%	36%	28.6%	34.1%	23.1%	18.1%

(注) (1)千トン未満、1億円未満は四捨五入 (2)構成比は下関港全輸出額に占める比率
 「出所」 下関税関支署資料（年度別および87年上半期下関貿易概況など）
 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）

電気機器に交代する)。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。1976年をピークとして世界の建造量は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 (85年、^{注3)} 韓国のシェアは14.4%であり西欧諸国合計16.3%に匹敵する)、先進諸国の造船産業は倍加された需要難に陥っている。船種別にみると、第一次石油ショック (73年) を契機としてタンカー受注は激減し、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。そして第一次石油ショック後の造船不況下で、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の35%の設備削減)。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、不況カルテル結成による操業調整を計画)。

さて、85年、下関造船業界は大型船 (しかも高付加価値船) を建造した結果、第一次合理化以前よりも多くの建造量 (36.3万トン) を実現した [価額も最高を記録 (667億円)]。しかし、それ以降、円高不況も加わり輸出価額および構成比は急落していく。86年、価額は前年比43%減でありながら、建造量 (トン数) は前年比2.5%増を実現している。低価格 (低採算) 船でも、建造量および操業率を確保する為、受注に努力した結果である。だが第二次合理化を控えた造船業界に、これ以上、輸出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、韓国の産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。(この品目に関しては後程詳述)。

続いて輸入品目構造について (表27)。77年と85~87年を比較してみると、そこで注目される特徴は、構成比において、魚介類及び同調製品、繊維及び同製品 (特に大衆衣類) の大幅な上昇と、一次産品 (穀物類・砂糖・木材・鉱石)、一次産品加工素材 (石油類・非鉄金属) の低落である。一次産品ではあるが、関釜フェリーによる野菜・果実輸入は堅調な動きを示して

表27 輸入品別表 (単位：千万円)

品目	1977年		1985年		1986年		1987年1～6月(速報値)	
	価額	構成比	価額	構成比	価額	構成比	価額	構成比
魚介類及び同調製品	3,638	29.0%	7,113	31.4%	7,560	36.0%	4,805	41.1%
小麦及びメスリン	169	1.3	239	1.1	210	1.0	78	0.7
とうもろこし・ごうりゃん	328	2.6	304	1.3	169	0.8	73	0.6
野菜・果実	671	5.3	2,042	9.0	1,810	8.6	793	6.8
砂糖	519	4.1	131	0.6	127	0.6	46	0.4
亜鉛	211	1.7	530	2.3	339	1.6	80	0.7
木材	721	5.7	609	2.7	404	1.9	214	1.8
磷	354	2.8	402	1.8	241	1.1	126	1.1
石油類	1,425	11.3	1,437	6.3	373	1.8	228	1.9
化学工業生産品	13	—	47	0.2	25	0.1	23	0.2
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	4,331	19.1	3,649	17.4	1,863	15.9
繊維及び同製品	923	7.3	3,150	13.9	4,080	19.4	2,334	20.0
非鉄金属 (アルミニウム等)	621	4.9	591	2.6	208	1.0	163	1.4
その他	1,343	10.7	1,727	7.7	1,810	8.6	867	7.4
合計	12,558	100	22,653	100	21,005	100	11,692	100

(注) 価額、千万円未満は四捨五入
 「出所」 下関税関支署「下関港貿易概要(各年および87年上半年)」, 門司税関「外国貿易年表(各年)」より加工作成

いる。また機械機器及び電気機器輸入は、日韓分業関係進展の動きにのり依然、大きな比重を維持している。下関港の輸入にとって特に検討に値するのは、魚介類及び同調製品、繊維及び同製品輸入の大幅伸長傾向と、大きな構成比を占めている機械機器及び電気機器の輸入動向である〔これら品目は、ほぼ全量が対韓輸入であり、現在の関釜（日韓）分業関係の考察と併せて品目ごとに後述したい〕。

木材・鉱石（亜鉛鉱・燐鉱石）・非鉄金属（アルミインゴット）・石油類等の輸入減少は、いずれも構造不況業種の工業素材であり、地場および近隣地域企業の不振が直接に反映している。特に木材は、80年代以降、仕出国（マレーシア・インドネシア）の原木輸出禁止・規制の影響が及んでいる〔仕出国での輸出代替工業化政策の結果、仕出国は原木輸出から加工製品（製材・合板・家具）輸出への転換を促進している〕。

<下関港の対韓主要輸出入品目について>

下関港の外国貿易は対韓貿易を基軸にしているため（87年上半期の国別構成比、輸出の64.5%、輸入の88.7%、表18・19）、対韓主要輸出入品目と下関港全体の主要輸出入品目がほぼ比例関係をもって現象している。

輸出（表28）では、機械類及び電気機器が70年代以降、大幅な伸長傾向にあり、87年上半期構成比65.2%と圧倒的な比重を占める。これに対して、金属及び同製品（アルミニウム・同合金など。72年11.4%→87年上半期5.6%）、繊維及び同製品（72年38.9%→87年上半期2.6%）の低落は著しい。これら品目に対する韓国の輸入先転換と輸出産業化の反映である。

また、化学工業生産品の構成比推移は興味深い。韓国重化学工業の輸入代替→輸出産業化以前（70年代）は、工業素材として毎年構成比の大幅上昇を示すが、輸出産業化の一応の達成をみた80年代以降、減少基調である。しかし、絶対額としては80年水準を確保しており（86年は前年比12.3億円増）、低落はみられない。これはⅠ章でみた様に、韓国の輸出活況に伴う工業素材需要増（イプシロン・カプラクタム、人造プラスチックなどの韓国国内供給の不足）の結果であり、今後しばらくは需給逼迫時のバッフ

表28 下関港における対韓輸出主要品目の推移 (単位：千万円、() 内は構成比)

年	品目	機械類及び電気機器	化学工業生産品	金属及び同製品	繊維及び同製品	魚介類及び同調製品	その他	総額
1972年		169(24.6%)	98(14.3%)	79(11.4%)	267(38.9%)	4(0.6%)	69(10.2%)	686(100%)
1975年		806(48.6)	346(20.9)	125(7.6)	205(12.4)	18(1.1)	158(9.5)	1,658(100)
1980年		2,256(50.6)	1,358(30.5)	311(7.0)	207(4.7)	49(1.1)	275(6.1)	4,456(100)
1985年		5,469(61.9)	1,320(14.9)	383(4.3)	260(2.9)	22(0.2)	1,378(15.6)	8,832(100)
1986年		6,513(65.4)	1,443(14.5)	563(5.7)	309(3.1)	25(0.3)	1,104(11.1)	9,957(100)
1987年(1~6月)		3,738(65.2)	851(14.8)	320(5.6)	152(2.6)	18(0.3)	658(11.5)	5,737(100)

(注) 千万円未満は四捨五入、87年1~6月は速報値。

「出所」 下関税関支署「下関港貿易概要(各年・87年上半年)」、門司税関「国別品別貿易マトリックス(各年)」より加工作成

表29 下関港における対韓輸入主要品目の推移 (単位：千万円、() 内は構成比)

年	品目	魚介類及び同調製品	機械類及び電気機器	繊維及び同製品	果実及び野菜	化学工業生産品	その他	総額
1972年		1,058(70.4%)	34(2.3%)	72(4.8%)	67(4.5%)	2(0.2%)	270(17.8%)	1,504(100%)
1975年		2,871(56.8)	808(16.0)	242(4.8)	231(4.6)	15(0.3)	887(17.5)	5,054(100)
1980年		4,327(48.1)	2,015(22.4)	694(7.7)	862(9.6)	36(0.4)	1,060(11.8)	8,994(100)
1985年		6,728(37.8)	4,282(24.1)	3,135(17.6)	2,023(11.4)	14(0.1)	1,607(9.0)	17,789(100)
1986年		7,349(39.8)	3,621(19.6)	4,067(22.0)	1,802(9.8)	16(0.1)	1,623(8.8)	18,478(100)
1987年(1~6月)		4,543(43.8)	1,867(18.0)	2,332(22.5)	784(7.6)	12(0.1)	835(8.0)	10,373(100)

(注) 千万円未満は四捨五入、87年1~6月は速報値。

「出所」 表28と同じ

ァーとして重要な位置を維持していくものと思われる。

輸入（表29）では、魚介類・同調製品、機械類・電気機器、繊維・同製品の3品目で輸入品目構成の大部分を占め、また後述する様に、日本の対韓輸入の中でも重要な比重を示している。魚介類・同調製品輸入は、70年代、構成比において減少傾向にあったが円高下（86～87年）の急成長は著しく、繊維・同製品輸入も急騰の勢いを強めている。機械類・電気機器輸入は、85年以降、停滞しているが依然、重要品目であることに変化はない。また、果実及び野菜は、80年以降、ほぼ10%の水準を維持している。これは関釜フェリーを利用した近隣消費地への生鮮品供給であり、定時性（毎日運航）、迅速性（8時間）が保証されているこの品目の輸送は、今後とも好調に推移するものと予測される。続いて、現在の関釜（日韓）貿易上、中核をなす各主要品目の輸出入の動向（機械機器・電気機器の輸出入、衣類および水産物の輸入）を検討しよう。

<下関港の対韓機械機器輸出入について>

まず表30をみてみると、下関港（関釜フェリー）の対韓機械機器貿易の全国での位置がみてとれる。特に輸入に関しては、全国比のほぼ1/3を占め（86年32.2%）主要拠点港の位置にある。

表30 下関港の対韓機械機器輸出・輸入額（単位：万ドル、（ ）内は全国比）

年	項目	輸 出 額	輸 入 額
1981年		14,705 (6.4%)	8,683 (22.9%)
1982年		11,109 (5.1)	7,908 (26.1)
1983年		15,203 (5.1)	11,178 (33.0)
1984年		21,138 (5.8)	17,731 (36.4)
1985年		23,029 (6.9)	17,828 (35.7)
1986年		38,851 (6.4)	21,415 (32.2)
1987年 (1～6月)		25,228 (6.7)	12,557 (26.1)

(注) 1万ドル未満は四捨五入、船舶・輸送機器を含む。
 「出所」 門司税関「国別・品別貿易マトリックス（各年・各月）」
 『通商白書（各年版）』

表31 下関港の対韓機械機器輸出 (主要品目) (単位: 千万円) () 内は対韓機械機器輸出総額に対する比率 (%)

品目年	機械機器 総額	一般機械 類総額	事務用 工業機械 機器	電気機器 類総額	重電機器	電気回路 用機器	通信 機器	I C 部品	自動車 部品	時計 部分品	テープレ コーダー
1984年	5,017 (100%)	1,380 (27.5%)	292 (5.8%)	2,587 (51.6%)	528 (10.5%)	486 (9.7%)	204 (4.1%)	169 (3.4%)	143 (2.9%)	128 (2.6%)	310 (6.2%)
1985年	5,469 (100)	1,242 (22.7)	307 (5.6)	2,833 (51.8)	647 (11.8)	522 (9.5)	309 (5.7)	148 (2.7)	313 (5.7)	356 (6.5)	299 (5.5)
1986年	6,513 (100)	1,251 (19.2)	268 (4.1)	3,678 (56.5)	1,057 (16.2)	691 (10.6)	409 (6.3)	178 (2.7)	375 (5.8)	472 (7.2)	271 (4.2)
1987年 (1~3月)	3,738 (100)	659 (17.6)	139 (3.7)	2,017 (54.0)	418 (11.2)	436 (11.7)	269 (7.2)	164 (4.4)	202 (5.4)	264 (7.1)	317 (8.5)

(注) 千万円未満は四捨五入
「出所」 門司税関「国別・品別貿易マトリックス (各年・各月)」

表32 下関港の対韓機械機器輸入 (主要品目) (単位: 千万円) () 内は対韓機械機器輸入総額に対する比率 (%)

品目年	機械機器 総額	電気機器 類総額	I C 重電機器 通信機器	事務用機器・ 同部分品	時計
1984年	4,202 (100%)	2,930 (69.7%)	889 (21.2%)	226 (5.4%)	799 (19.0%)
1985年	4,282 (100)	3,026 (70.7)	924 (21.6)	257 (6.0)	890 (20.8)
1986年	3,621 (100)	2,511 (69.3)	670 (18.5)	287 (7.9)	661 (18.3)
1987年 (1~3月)	1,867 (100)	1,230 (65.9)	408 (21.9)	165 (8.8)	352 (18.9)

(注) 千万円未満は四捨五入
「出所」 門司税関「国別・品別貿易マトリックス (各年・各月)」

品目別にみてみよう。輸出（表31）では、機械機器の中でも電気機器類輸出が、構成比において84年51.6%→86年56.5%と、その比重を高めている。（全国動向と類似）。その中でも、重電機器、電気回路用機器、通信機器の輸出は韓国の工業完成財の素材（部品）として増大しているが、IC・IC部品輸出は比較的伸び悩み傾向にある。これは80年以降、近隣地域の航空コンテナ需要増を荷っている福岡空港との競合の影響もあるものと思われる（補論参照）。福岡空港は81～86年の間に、電気機器輸出3.4倍増（IC輸出3倍増）を達成している（福岡空港の電気機器輸出の中での対韓輸出比、86年29.8%）。大量輸送が可能であり多品種であるこの品目（特に電気機器部品）の特性上、今後とも関釜フェリーは、航空コンテナ（特に生産・消費地と直結した地方コンピューター空港）との競合を迫られていくものと思われる。

また、その他の急増品目は、自動車部品・時計部分品であるが、これは全国の傾向と一致する。韓国の完成財生産・輸出と、その素材・部品の輸入の伸びが比例関係にある現在の日韓分業構造をみるならば、今後しばらくは、この品目の輸出は増大傾向を維持するものと思われる。

輸入（表32）でも機械機器輸入総額の動きと、その品目の中での電気機器類輸入総額の動向はほぼ比例関係にある。機械機器輸入において、86年、ドルベース（表30）では対前年比20%増であるが、円ベース（表32）では逆に15.4%減であり電気機器輸入の落ち込みとほぼ匹敵する。電気機器品目の中でも、通信機器は増大傾向にあるが、IC・重電機器は伸び悩んでいる。この傾向も輸出と同じく、福岡空港の動向とは対照的である。福岡空港は81～86年の間に、機械機器輸入で3.3倍増（電気機器輸入は実に5.3倍増）を達成している（福岡空港の電気機器輸入の中での対韓輸入比、86年55.8%）。この品目の輸入競合は輸出と同様、今後の関釜フェリーの課題である（補論参照）。また、その他の急増品目の代表は事務用機器（電算機・同部分品）であるが、この品目は日本の対韓競争力が強く、今後も好調傾向を維持できると予測される。

<下関港の韓国衣類輸入について>

韓国繊維産業（特に大衆衣類）は、比較的初期より輸入代替工業化を完了し輸出工業化へと移行している。韓国からの輸入衣類は、日本製品とは余り競合しない大衆品目（セーター、下着、靴下、男子用外衣、女子・乳児用洋服など）が主である。^{註5)}従ってこの品目は、韓国にとり、もともと国際競争力の強い分野であるが、更にそれが85～86年、ウォン安メリットを最大限に享受する中で比較優位を強め、対日・対米輸出急増を続けている〔表33（ドルベース）にみる様に、86年対前年比、全国58%増、下関港は実に95.9%増〕。また、日本の繊維輸入業界では急激な円高に対応する為、従来、輸入契約（ドル建）を半年前にしていたのを、86年以降、2～4カ月前契約とし国内の在庫期間短縮もはかっている。

この輸入衣類急増と比例して、その生産財・中間財となる対韓繊維機械輸出（日本全体で86年前年比54.6%増）、化学工業生産品輸出（ナイロンの原材料、イプシロン・カプロラクタムなど）の好調な動向（表7・28）にも注目しておく必要がある。

さて、門司税関管内における韓国衣類輸入の大部分は下関港（関釜フェ

表33 下関港の韓国衣類輸入額（全国比・門司税関管内対比）（単位：万ドル）

項目 年	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
1982年	4,601	95.1	7.5	61,656
1983年	7,260	98.3	16.5	43,967
1984年	10,849	98.5	17.4	62,303
1985年	12,002	98.9	19.4	61,995
1986年	23,509	97.5	24.0	98,036
1987年 (1～6月)	15,310			

(注) 1万ドル未満は四捨五入、87年1～6月は速報値、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・各月）」『外国貿易年表（各年）』『通商白書（各年）』

リー)で行なわれ(86年管内港別構成比97.5%), 関西・関東の卸売業者を経由して全国に物流している。対全国比でも極めて比重が高い。86年は全国比24.0%であり, 対前年からの全国の韓国衣類輸入増加分(36041万ドル)の31.9%(11507万ドル分)を下関港が引き受けている。細品目別に見ると, 比重は更に高まる。86年1~6月期, 門司税関管内(ほぼ全量が下関港)の全国比(円ベース)では, 男子用外衣類30.6%, 女子用・乳幼児用洋服35.8%, セーター類42.9%であり, 品目によっては全国の半分を占める勢いである。^{注6)}下関港の極めて好調な輸入実績は関釜フェリーの毎日運航による(計画性, 定時性, 迅速性など)。またその他の好調要因としては, 韓国縫製技術の高さと低コスト, 地理的の近接さ, 大衆品目ゆえの輸入販売の利便性(小規模輸入業者の参入が多い), およびコンテナ積荷として最適品目, などが挙げられよう。

今後ともこの輸入品目は, 日本での製品差別化・少量高級品の生産, 韓国での大衆衣料生産という分業の下に, 好調に推移するであろうが, 将来的には中国・ASEANからの輸入増もこの地域の工業化発展と共に, 進展していくと考えられる。

<下関港の韓国水産物輸入について>

近年, 日本の水産物貿易は増加傾向にある。総供給量に占める輸入割合は, 1975年の10%から85年の16%へと上昇傾向にあり(食用向けに限定すると, 9%→21%に上昇)^{注7)}, 特に生鮮・冷凍品輸入の伸びが目立っている。国別輸入では, 米国・カナダを中心とした先進諸国の比重が増加しているが, 韓国も構成比としては依然大きい〔86年国別構成比(ドルベース)は, 数量で18.1%(2位), 金額で14.3%(3位)〕^{注8)}。

下関港の現況をみてみよう。表34にみる様に, 86~87年, 下関港の輸入量は激増している(86年対前年比, 数量23.6%増, 金額53.7%増)。対管内比においては, 金額・数量とも90%以上, 対全国比(金額)においても87年上半年期, 遂に55.5%と過半に到る。正に, 日本最大の韓国水産物輸入の拠点港と言ってよい。魚種別にみると, 貝類(赤貝・サザエ・ハマグリ),

表34 下関港の韓国魚介類輸入額（全国比・門司税関管内比）

項目 年	下		関		港		全	
	数量 (100MT)	金額 (万ドル)	対管内比 (数量)	対管内比 (金額)	対全国比 (数量)	対全国比 (金額)	韓国魚介類輸入 総量(100MT)	韓国魚介類輸入 総額(万ドル)
1981年	663	18,770	96.9%	95.6%	35.9%	35.2%	1,847	53,321
1982年	814	23,108	97.3	96.5	42.9	42.2	1,897	54,783
1983年	937	24,075	97.3	95.5	45.0	44.6	2,080	53,926
1984年	1,034	25,248	96.7	93.3	46.7	42.8	2,214	59,017
1985年	1,135	28,266	96.6	93.5	49.7	46.9	2,283	60,331
1986年	1,403	43,433	93.7	90.4	47.9	47.2	2,932	91,967
1987年 (1~6月)	830	30,508				55.5		54,926

〔注〕 1万ドル未満は四捨五入，87年1～6月は速報値，対管内比（金額）は円ベースによる。
 「出所」 表33と同じ

表35 下関港における韓国輸入水産物の推移

項目 年	隻数(隻)	数量 (100トン)	推定金額 (千万円)	総水揚量に対する割合(%)	総水揚金額に対する割合(%)
1976年	2,913	458	2,095	29.4	43.4
1978年	1,861	232	1,463	17.9	32.6
1980年	1,427	162	1,086	10.7	19.5
1982年	1,282	161	1,078	11.5	19.4
1984年	883	172	1,170	13.6	16.5
1985年	666	141	1,057	11.7	19.9
1986年	542	135	769	11.2	14.1

〔注〕 100トン未満，千万円未満は四捨五入
 「出所」 『下関漁港統計年報（85・86年版）』
 より加工作成

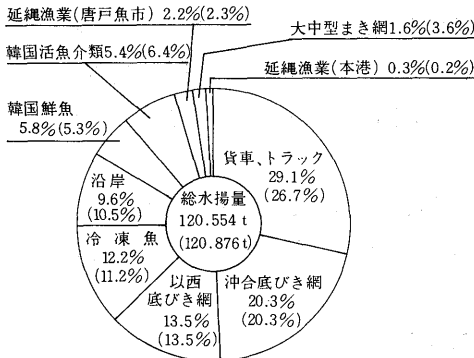
サワラ、カレイ、シタヒラメ、マナガツオなど、高級魚介類を中心とした生鮮・冷凍品目が主流である。

しかし、ここでみた韓国水産物輸入は、関釜フェリーを中心とした商港と在来の漁港全体の数量・価額である。表35にみる様に漁港だけの輸入量（水揚量）は、70年代以来、減少傾向（86年対前年比、輸入数量で4.3%減）にあり、下関港全体（商港含）での韓国水産物輸入数量の10%（86年）を占めるにすぎない。従って韓国水産物輸入の活況を支えたのは商港であり、特に関釜フェリーを中心としたコンテナ輸送がその中軸を形成する。

魚介類を中心とした生鮮品目のコンテナ輸送の急増は、近年の特徴である。福岡空港（補論参照）においても、85～86年、魚介類・同調製品およびウニの急増は顕著である。86年、輸入総額全体（福岡空港）の中での構成比において、魚介類・同調製品は25.5%、ウニの7.2%を加算すると、電気機器（27.7%）を抜き最大の輸入品目となっている（食料品全体では34.3%）。貿易の拡大は、コンテナ貿易の拡大と比例関係にあることがこの品目でもみてとれる。

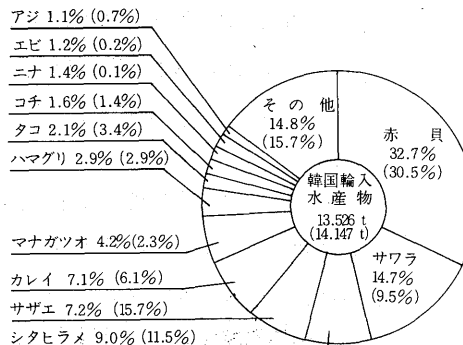
最後に漁港動向をみてみよう。漁港での水揚量は1966年28.5万トン（全国一位）をピークに、86年現在、12.1万トンにまで落ち込んでいる（表

図5 漁業種類別水揚量（1986年）



(注) () は85年。
「出所」『下関漁港統計年報（86年版）』10頁

図6 韓国輸入水産物取扱量（1986年）



(注) () は85年。
「出所」図5と同じ、11頁

表36 西日本主要4漁港の水揚量の推移 (単位千トン)

年	下関漁港	長崎漁港	博多漁港	唐津漁港
1976年	156	200	287	133
1979年	140	216	311	143
1982年	132	203	265	123
1984年	126	209	204	111
1985年	121	204	229	118
1986年	121	200	213	96
過去10年の平均	133	206	260	122

(注) 千トン未満は四捨五入
「出所」 『下関漁港統計年報(85.86年版)』より加工作成

36)。この原因は、第一に、60年代は圧倒的比重を占めていた大型船による以西底引き網業・大中型まき網業の低迷(特に後者)が挙げられる(図5)。第二に、以西底引き網業の減船のほか、漁場が遠くなり(水温低下で漁場が南下)燃費節約の為、漁場に近い長崎・福岡などへの水揚げ傾向があるためである(表36)。第三に、日本船の水揚量低下を補っていた韓国から漁港への輸入水産物の大幅な低下である(総水揚量に対する割合は86年11.2%、表35)。この最大の原因は、^(注9)コンテナ搬送品目を中心として、漁港から商港への水揚げ(輸入)の急激なシフトが起ったことが挙げられる。また韓国輸入水産物は、商港と同様、高級魚中心(図6)である[このことは、総水揚量に対する韓国鮮魚・活魚介類の割合11.2%(図5・表35)に対して、金額比は14.1%(表35)と高い割合であることからみとれる]。

以上、この品目に関して下関港は、商港(特に関釜フェリー)のコンテナ搬送を中心として、韓国水産物輸入の日本最大の拠点港としての位置を確立しつつあるといえよう。

〈県内関連企業による韓国合弁企業について〉

県内最大の地場銀行(本店下関市)である山口銀行は、既に1973年、釜山に駐在事務所を進出させ、86年、関釜間の貿易・取り引きの急拡大に伴

に、これを支店に昇格させた。しかし表37にみる様に、県内中堅企業の対韓進出は71～73年のブーム期を別にすれば、この間ほとんど進歩をみせていない。円高下の87年、わずかに一件みられるだけである〔表37に掲げた企業は、山口県内を中心として操業している中堅企業（地場企業が中心）を取り挙げたもので、^{注10)}大手企業は含まれていない〕。

85年以降、円高を契機として、輸出不振を打開する為の対外資本進出はほぼ全国的な動向であるのに対して、地場企業の動きは対照的である。その理由として考えられるのは、第一に、対韓進出をするだけの企業力量（資金力・技術力・情報力・販売戦略等）を有する中堅企業が少ないという事が挙げられる。第二に、関釜230kmの地理的近接さ・海運の利便性を考慮すれば、対韓進出するまでもなく、技術提携・販売提携・人材派遣という形態での産業協力あるいは輸出入取引の拡大（素材・部品相互供

表37 山口県内関連企業による韓国合弁企業（1987年8月現在）

日本企業名	東 光 ㈱	キャニオン㈱	泰東製鋼㈱	大宮電機㈱
所在地	(下 関 市)	(小野田市)	(下 関 市)	(小 郡 町)
韓国企業名	韓 国 東 光	キャニオン・コリア	三 東 漁 網	釜 山 電 機
所在地	馬山輸出加工区	馬山輸出加工区	釜 山 市	釜 山 市
操業開始年月	1 9 7 1 年	1 9 7 2 年 9 月	1 9 7 3 年 1 0 月	1 9 7 3 年
生産品目	I F T コイル I C 開閉器	プラスチック製 ス プ レ ー	ト ロ ー ル 網 ロ ー プ	電解コンデンサー T V チューナー
日本企業名	大見機械工業㈱	中村被服㈱	松栄産業㈱	
所在地	田 布 施 町	防 府 市	光 市	
韓国企業名	韓 見 産 業	吉 中 産 業	栄鋼ステンレス㈱	
所在地	釜 山 市	釜 山 市	安山市(京畿道)	
操業開始年月	1 9 7 3 年	1 9 7 3 年 1 1 月 ～ 1 9 8 1 年	1 9 8 7 年 6 月	
生産品目	ポ ン プ 油 水 分 離 機	作 業 服 園 児 服	ス テ ン レ ス 鋼 線	

(注) 日本企業所在地の()の市町は、山口県外に本拠を持つ企業の県内出先地「出所」山口経済研究所『経済月報(86年10月)』、山口県貿易センター・山口JETRO およびその他調査機関へのヒアリング調査による。

給) という形での対応が挙げられる。その中核を荷うのが関釜フェリーである。今後も、直接的な資本輸出入の拡大という形ではなく、商品輸出入の拡大という方向が主軸となって、関釜経済関係は進展していくのではないかと思われる。

結びに代えて

〈下関港外国貿易の問題点と今後の展望 (課題)——環日本海国際貿易の拠点港としての下関港——〉

下関港の対韓品目別輸出入動向を中心に関釜貿易の構造をみてきたが、その構造は完全に日韓分業構造 (あるいは韓国国内分業構造) の下にあるとあってよい。この日韓分業構造に乗りきれているかどうか (適合するかどうか) で、各商品品目ごとの輸出入の明暗が分かれる。

たとえば輸出では、韓国産業構造の高度化に対応した工業部品 (電気機器)、あるいは需給逼迫時の工業素材 (化学工業品) の伸長が目立った反面、韓国の需要の多い品目 (中厚板・ホットコイルなど) を輸出品目として持たない、あるいは積荷施設も未整備な鉄鋼製品類は低迷状態である。輸入では、韓国が国際競争力をつけた機械機器、あるいは依然からの比較優位品目であるがそれにウォン安メリットの加わった繊維製品 (特に大衆衣類)、水産物の伸長が著しい。また、日韓貿易の中でも急進展するテナ貿易化に対応し得た品目の伸びは大きいといえよう。

最後に、下関港の外国貿易をめぐる問題点と今後の課題について概述したい。下関港は70年代以前においては、輸出では船舶を主軸とした在来型工業製品 (繊維・非鉄金属・鉄鋼・機械機器) および水産品、輸入では食料品 (魚介類・穀物類)、一次産品原材料 (原油・鉱石)、工業素材 (化学工業品・非鉄金属)、機械機器、繊維と多様な品目の貿易港であり、国別貿易額でも韓国を中心としつつも (構成比も80年代程大きくない)、多くの諸国との幅広い通商関係の上に成立していた。しかし70年代以降、対韓

貿易は著しく比重を増し、現在は通関統計にみる限り、対韓貿易の専一港としての位置にある。この位置が下関港の最大の利点と同時に、問題点でもある。すなわち、日韓貿易動向あるいは韓国の産業構造・景気循環に深く依存する構造・体質を形成しているのである。

今後とも関釜貿易（日韓貿易）の縮小は考えられないが、それと同時に、アジアを中心とした貿易先（およびそれに付随した品目）の多角化にも視点を向けるべきであろう。特に、地理的に近接する朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮と略称）、ソ連、中国との貿易拡大を長期的視点の一つとして持つべきである（現在、Ⅱ章でみた様に、北朝鮮との間では貿易関係は極少であり、ソ連・中国に関しては年ごとの変動が大きく構成比も小さい）。換言すれば、環日本海国際貿易の拠点港^{注1)}としての下関港の位置設定である。このことは、現在、ココム制裁問題等で貿易縮小が懸念されている（あるいは軍事的にも危険な兆候がみられる）対社会主義圏貿易の発展・平和関係の維持にも貢献できるものと思われる。

〔また、港湾機能・制度上の問題点と課題に関しては、今後更に急進展するであろうコンテナ貿易化への対応・問題に集約される（補論参照）〕。

注1) 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。前掲拙稿73頁。

注2) 下関の造船業界は、戦後、地元水産業界（漁港）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業・大中小型巻き網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（76年、市内の造船設備は戦後最大）。しかし、現在、水産業界（漁港）は極めて不振であり、この面からも船舶需要は落ち込んでいる。同上論文74頁。

注3) 『運輸白書（86年版）』49頁。

注4) 一次産品を未加工で輸出するのではなく、加工又は半加工して輸出する方法を輸出代替とよび、東南アジア工業化の一戦略として推奨されている。

H. ミント『70年代の東南アジア経済』日本経済新聞社、1971年。

- 注5) 韓国の縫製工場はソウル近辺に集中しており、大部分、労働集約的な従業員200~500人規模の企業である。門司税関「韓国製輸入衣類の急増について」86年8月。
- 注6) 同上資料、全国・管内対韓国衣類輸入月別推移表を参照
- 注7) 農林統計協会『漁業白書(86年版)』11頁
- 注8) 『通商白書(各論)』87年版, 164頁
- 注9) その他の原因として、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)も挙げられる。拙稿前掲論文87頁。
- 注10) 地場大手企業として対韓進出しているのは、小野田セメント(株)がある。[韓国企業名(晋州耐火), 所在地(ソウル市), 操業開始(1972年11月), 生産品目(カオリン・シャモット)] 週刊東洋経済臨時増刊『海外進出企業総覧』1987年版
- 注11) 環日本海国際経済圏形成に関する本格的な調査研究の嚆矢として、凧照彦「環日本海国際経済圏の形成に向って」『経済学年報(新潟大学)』第8号, 1983年11月, がある。

補論. 北部九州（門司港・博多港・福岡空港）と下関港の コンテナ貿易概況・問題点と今後の課題

現代は貿易のコンテナ化の時代であり、このコンテナ貿易の動向と各港の港勢は直接に照応する。従って、今後の港湾機能・制度上の問題点と課題は、コンテナ貿易化への対応と問題に集約される。補論では近隣地域（門司港・博多港・福岡空港）のコンテナ貿易の概況をみていく。各港の比較検討の中で、今後の下関港コンテナ貿易をめぐる問題点もまた浮き彫りになってくるものと思われる。

<門司港のコンテナ貿易概況>

表38にみる様に、全国のコンテナ化率は輸出を中心にして着実に増加しているが、門司税関管内では、その進捗度がやや遅い傾向がみられる。しかし、管内で本格的なコンテナ基地を擁する2大港、門司港（小倉港合）と博多港のコンテナ化率は極めて高い（特に後者の輸出）。

門司港では、70年代以来、順調にコンテナ貿易額・コンテナ化率とも増加してきたが、85年以降、伸び悩み状態である（特に輸出。表38、図7参

表38 全国・門司税関管内・門司港・博多港のコンテナ化率（%）

項目 年	全 国		門司税関管内		門 司 港		博 多 港	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸 出	輸 入	輸出	輸入
1977年	29.5	15.3	11.2	3.2	26.8	12.1	7.8	1.2
1981年	36.2	15.0	13.1	4.1	32.2	26.4	9.5	4.3
1982年	37.6	17.0	15.7	5.2	42.8	35.6	15.8	9.1
1983年	41.3	18.1	20.6	7.1	52.0	42.8	26.3	11.2
1984年	43.9	19.7	24.7	9.1	62.9(40.3)	46.5(15.4)	58.6	14.1
1985年	45.0	21.0	27.7	10.3	58.3(36.6)	49.4(16.4)	83.9	16.6
1986年	47.2	26.2	31.8	17.1	60.4(37.8)	54.9(21.0)	93.2	27.1

(注) コンテナ化率は、輸出入額（通関統計）に占める各コンテナ貿易額の比率。

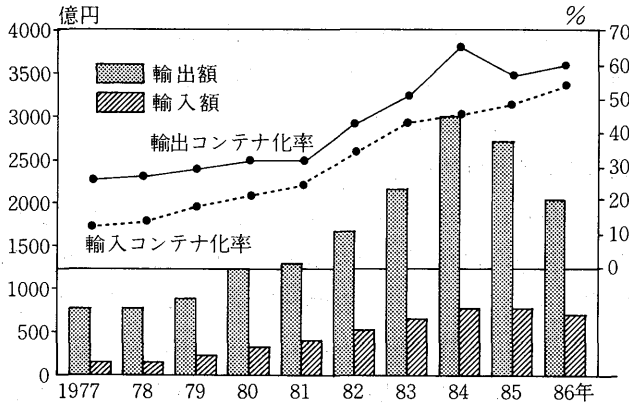
門司港とは田野浦・太刀浦コンテナバース、門司港（在来港）、小倉港の総称。

() 内は北九州港（戸畑港を含む）のコンテナ化率。

「出所」 門司税関「昭和61年分門司港及び博多港のコンテナ貿易概況」

照)。これは表39にみる様に、主としてフィーダー・サービス（内貿）輸送^{注1)}の落ち込みによる（門司港のフィーダー輸送貨物の場合、84年のアンケート調査によると、そのメイン港は輸出の85.7%，輸入の96.3%が神戸港、輸出の12.3%，輸入の2.7%が大坂港である^{注2)}）。その結果、ダイレクト輸送

図7 門司港コンテナ貿易額とコンテナ化率の推移



(注) 門司港とは田野浦・太刀浦コンテナバース，門司（在来）港，小倉港の総称。
「出所」門司税関「昭和61年分門司港及び博多港のコンテナ貿易概況」

表39 北九州港のコンテナ貿易

(単位：千フレートトン)

年	コンテナ移出額	ダイレクト（外貿）	フィーダー（内貿）	コンテナ移入額	ダイレクト（外貿）	フィーダー（内貿）
1977年	686	22(3.2%)	664(96.8%)	67	8(11.9%)	59(88.1%)
1981年	884	92(10.4)	792(89.6)	232	52(22.4)	180(77.6)
1983年	1,354	285(21.0)	1,069(79.0)	430	149(34.7)	281(65.3)
1985年	1,650	429(26.0)	1,221(74.0)	680	270(39.7)	410(60.3)
1986年	1,544	586(38.0)	958(62.0)	717	351(49.0)	366(51.0)

(注) ダイレクト（外国貿易）・フィーダー（内国貿易）の比率（%）は、移入額に対する各構成比。千フレートトン未満は四捨五入。北九州港コンテナ貿易の大部分は、門司港（特に田野浦・太刀浦コンテナバース）で取り扱われる。

「出所」北九州市港湾局『北九州港港勢（各年版）』

の比重が著しく高まり、門司港のメイン・ポート化が進行していることがみてとれる。

このことは、門司港の定期航路（ダイレクト寄港）数、便数の増加からもみてとれる。^{注3)}85年、フルコンテナ船（8航路・月間25便）、セミコンテナ船（12航路・月間28便）、合計〔17航路（重複除外）・53便〕であったのが、87年9月現在、フルコンテナ船（9航路・33便）、セミコンテナ船（14航路・40便）、合計〔17航路（重複除外）・73便〕となっている。

この2年間の航路数増減の内訳をみると、フルコンテナ船では、豪州・ニュージーランド航路（月間2便）、フィリピン航路（月間4便）が新設され、インドネシア航路（月間1便）が廃止されている。セミコンテナ船では、南太平洋諸島航路（月間1便）、インドネシア航路（月2便）、韓国航路（月間12便）が新設され、シンガポール・マレーシア航路（月間2便）が廃止されている。東南アジアを中心として航路新設がなされているのがよくわかる。その他の航路も東南アジアを中心として便数増加があり、以前にはコンテナ貿易額の多くが北米西海岸航路であった門司港も、急速に東南アジア航路の拠点港としての性格を強めている〔86年コンテナ貿易額（通関統計）では輸出の19.5%、輸入の64.6%が東南アジア〕。

続いて、86年の主要コンテナ輸出入品目（構成比・コンテナ化率）および国別輸出入（構成比・コンテナ化率）の動向をみてみよう。^{注4)}

まず主要輸出品目（通関統計）では、品目別構成比として、機械機器品目（62.0%）が圧倒的に大きく、それ以外ではタイヤ・チューブの12.0%、繊維・同製品の7.2%（衣類3.1%）、化学製品6.7%が続き、食料品2.3%（果実・野菜1.4%）は極めて小さい。機械機器の中では、自動車部品19.5%、電気機器10.5%、事務用機器10.4%、原動機7.3%、工業機械5.7%、二輪自動車・同部品4.9%等が構成比が大きいの。輸出品全体のコンテナ化率は60.4%だが、その中でコンテナ化が定着した品目は、果実・野菜98.8%、衣類99.8%、陶磁器100%、原動機97.8%、事務用機器97.7%、通信機器99.7%、自動車部品99.6%、レコード・テープ類100%等が挙げ

られる。

主要輸入品目（構成比）では、工業原料品34.4%（天然ゴム22.5%、金属原料3.7%、製材2.6%等）、食料品15.5%（魚介類・同調製品4.7%、果実・野菜2.8%、ミルク・クリーム2.7%、肉類・同調製品2.3%等）、化学薬品12.8%、機械機器6.6%（電気機器3.8%）、非鉄金属7.8%（すず・同合金5.8%）、家具4.5%、はき物2.7%、衣類2.5%等となっている。輸入品全体のコンテナ化率は54.9%だが、その中でコンテナ化が定着した品目は、肉類・同調製品99.6%（豚肉100%）、ミルク・クリーム100%、天然ゴム100%、機械機器98.3%（電気機器99.2%）、すず・同合金100%、家具99.5%等が挙げられる。

以上、輸出では機械機器、タイヤ・チューブという工業材を中心に、輸入では工業原材料（一次産品・加工素材）、食料品を中心とした品目別構成になっている。なお、港湾後背地として福岡県苅田町（日産・自動車部品）、北九州市（機械機器・化学製品等）、下関市（B.S.タイヤ・チューブ等）がある。

国（地域）別コンテナ輸出入動向について。輸出（通関統計）では、国（地域）別の構成比として、先進地域76.9%（米国52.7%、EC14.9%、オーストラリア3.4%、カナダ1.8%、その他西欧2.9%）、発展途上地域22.6%〔東南アジア19.5%（香港4.1%、台湾3.7%、韓国3%、シンガポール3%等）、その他地域3.1%〕、社会主義圏0.5%（ほとんど中国）であり、輸入では、先進地域29%（EC12.2%、米国7.9%、オーストラリア2.2%、カナダ1.4%、その他西欧2.7%）、発展途上地域66.5%〔東南アジア64.6%（タイ23.6%・台湾20.2%、韓国9.2%、マレーシア5.4%、インドネシア3.2%、香港1.3%等）その他地域1.8%〕、社会主義圏4.5%（中国2.3%、東欧1.5%等）となっている。

構成比でみる国（地域）別動向では、輸出では先進地域（特に米国・EC）を中心に、輸入では東南アジアを中心とした構成になっているといえよう。

国（地域）別にみるコンテナ化（コンテナ化率）の動向は、輸出では先進地域85.5%（米国84.4%、EC90.4%、オーストラリア87.5%等）、発展途上地域44.2%〔東南アジア47.8%（香港88.6%、シンガポール81.4%、台湾52.7%、韓国24.8%等）〕、社会主義圏2.2%（中国2%）であり、輸入では、先進地域52.8%（EC88.8%、米国45.1%、オーストラリア19.5%等）、発展途上地域65.1%〔東南アジア71.1%（香港99.9%、台湾97.6%、マレーシア94.5%、タイ93.5%、韓国53.1%等）〕、社会主義圏17.9%（中国11.8%、東欧73.5%）となっている。

輸出では先進地域、輸入では発展途上地域のコンテナ化率が高い結果となっているが、これは各国のコンテナ貿易の進捗度を直接に反映しているものではなく、取り扱い品目のコンテナ化率の進捗度に依る。ただし、中国のコンテナ化率の低さは、同国のコンテナ化への対応（港湾設備・制度、国内輸送体制）が、極めて遅れていることを物語るといえよう。

最後に、門司港コンテナ・ターミナル（CT）の施設状況^{（注5）}をみてみたい（現在のコンテナ輸送の問題点と今後の課題については、北部九州・下関港全体の問題点および課題として後述する）。

現在、門司港のCTは田野浦CT（71年整備）・太刀浦第一CT（80年）の2つのCTから成り立っている。田野浦CTは、コンテナバース延長300m、水深10m、ガントリー・クレーン1基、CT総面積6.3ha、コンテナ・フレート・ステーション（CFS）^{（注6）}面積3390m²の規模であり、太刀浦第一CTは、コンテナバース延長620m、水深12m、ガントリー・クレーン3基、CT総面積13.5ha、CFS面積800m²の規模である。両CT併せて、総面積19.8haと本格的CTの体制を整えている。

しかし、表39にみた様に、85年以降、コンテナ移出入額（トン数）は年間220～230万トンと頭打ち状態である。同港の効率的・経済的に利用できる能力が年間230～240万トンといわれているので、ほぼ限界である（北九州市港湾局は、2000年の貨物量を600万トンと予測）。従って現在、太刀浦第二CTが建設中である（88年完成予定、一部は87年8月供用開始）。第二

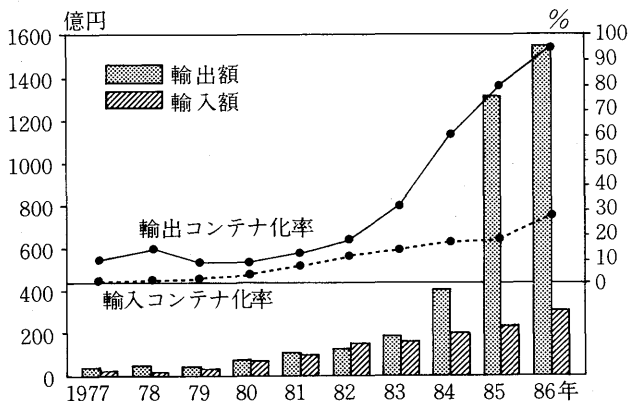
CTの規模は第一CTとほぼ同規模である。コンテナバース延長555m,水深10m, ガントリー・クレーン3基, CT 総面積12ha, その他に民間専用ヤード9haがあり, 民間と一体となった効率的運用を計画している。また, この太刀浦第二CTが完成すれば, 既設の田野浦CT・太刀浦第一CTと併せて, 年間20万個のコンテナ取り扱いが可能といわれている(86年北九州港実績, 実数で110512個, TEU換算(20フィートコンテナ換算)で148881個^{注7)})。

＜博多港のコンテナ貿易概況＞

博多港は, 70年代までは貿易のコンテナ化がほとんど進捗していなかったが, 84年以降, 定期航路増設に伴い急速にコンテナ港としての性格を有しはじめている(表38, 図8参照)。特に輸出のコンテナ化は著しく, 86年は実に93.2%のコンテナ化率を示している。また, コンテナ取扱実績(85年, 59681TEU)の内, ダイレクトの比重は79.9%(47704TEU)でメインポートとしての性格が強い(博多港フィーダー輸送の大部分は, 神戸港をメインポートとしている)^{注8)}。

さて博多港コンテナ貿易の発展は, 定期航路(ダイレクト寄港)増設と軌を一にした。博多港の定期航路は, 84年以前は中近東航路・韓国航路の

図8 博多港コンテナ貿易額とコンテナ化率の推移



「出所」図7と同じ

みであったが、84年に北米西岸航路（P S W）、86年に欧州航路が開設され、87年5月現在、6航路月間24便が運航されている。その便数の過半は北米西岸航路であり、博多港のコンテナ化の進捗はこの航路を中心に行なわれたといえる。

この背景として、米国の新海運法施行によりフィーダーポートの指定増加、船会社間の競争激化による配船増加という状況がある。具体的には、邦船グループ体制の改編により、85年以降、後発の博多港にも北米航路の寄港が増大し、先発の門司港との間で競合が激化している。^{注9)} 門司税関管内のコンテナ貿易に占める両港のシェアは、輸出では門司港(85年)44.4%→(86年)34.4%、博多港22.4%→27.1%、輸入では門司港(85年)33.1%→(86年)29.9%、博多港9.8%→12.8%と、輸出入（特に輸出）とも博多港の急追が注目される。

続いて、86年の主要コンテナ輸出入品目（構成比・コンテナ化率）および国別輸出入（構成比・コンテナ化率）^{注11)}の動向をみてみよう。

まず主要輸出品目（通関統計）では、品目別構成比として、機械機器55.6%、タイヤ・チューブ30.6%の2品目で大部分を占める（それ以外では、レコード・テープ類9.1%、飲料3.2%等）。機械機器の中では、二輪自動車・同部品24.4%、乗用車15.4%、一般機械12.6%の構成比が大きい。

輸出品全体のコンテナ化率は93.2%だが、その中で100%のコンテナ化率の品目は、みかん缶詰、農業用機械、事務用機器、乗用車、二輪自動車部品、複写機、レコード・テープ類であり、その他に飲料（99.9%）、非金属鉱物製品（98.3%）、通信機器（99.8%）、カラーテレビ（99.9%）、二輪自動車（99.9%）、テープレコーダー（99.8%）の品目のコンテナ化が定着している（以上の品目構成比を合計すると、輸出品全体の77.7%を占める）。

このような輸出コンテナ化の発展は、船会社からすれば、博多港の経済的後背地にB.S.タイヤ（久留米市）のタイヤ・チューブ、本田技研（熊本県）の二輪自動車・同部品、九州松下電器（福岡市）の電気機器、佐賀県・熊

本県のミカン・ジュース類などの輸出商品のコンテナ化の発展が期待されていることによる。また荷主企業からすれば、博多港の立地条件（地理的好条件）が物流メリット（内陸輸送コスト・荷役コストが安い）と適合した結果である。

主要輸入品目（構成比）では、食料品57.5%、工業原料品21%（製材8.4%、生ゴム7.6%、金属原料3.2%等）の2品目が圧倒的に大きく、工業品は小さい（織物用糸・繊維製品6.6%、機械機器1.5%等）。食料品目の中では、葉タバコ18.3%、魚介類・同調製品12.3%、飲料・アルコール飲料11.7%；肉類・同調製品7.6%、果実・野菜6.4%等の構成比が大きい。

輸入品全体のコンテナ化率は低率（27.1%）であり、その中でコンテナ化が定着した品目は、アルコール飲料100%、葉タバコ100%、生ゴム100%、玩具100%等と未だ少ない。

以上、輸出では、機械機器（特に二輪自動車・乗用車）、タイヤ・チューブという工業品を中心に、輸入では、工業原材料（特に一次産品）、食料品を中心とした品目別構成になっている。特に輸出品目の高率コンテナ化には注目しておく必要がある。

国（地域）別コンテナ輸出入動向について。輸出（通関統計）では、国（地域）別の構成比として、先進地域84.2%（米国60.3%、EC16.3%、カナダ5.7%等）、発展途上地域15.8%〔中近東14.5%（サウジアラビア7.8%、イラク3.4%等）、東南アジア1.0%等〕であり、輸入では、先進地域74.4%（米国55.8%、EC11.2%、カナダ3.3%等）、発展途上地域25.1%〔東南アジア23.4%（台湾10.6%、韓国7.7%、タイ3.6%等）、中近東1.0%等〕、社会主義圏0.5%（中国0.4%）となっている。構成比でみる国（地域）別動向では、輸出入とも米国（北米西岸）を中心とした構造になっている。発展途上地域だけを限定してみると、輸出は中近東、輸入は東南アジアを中心とした構成で、門司港と同様、対社会主義圏（特に対中）貿易は極めて低調である。

地域別にみるコンテナ化の動向（コンテナ化率）は、輸出では、先進地域

(99.6%) が完全にコンテナ化が定着し、発展途上地域は72.3% (東南アジア80.9%, 中近東76.6%) とコンテナ化の途上ではあるが非常に高率である。これに対し、輸入ではコンテナ化は未だ定着していない。先進地域28.5% (米国31.2%, EC84%), 発展途上地域33.5% (東南アジア40.9%, 中近東62.2%), 中国1.4%等となっている。各地域のコンテナ化率の差は、門司港と同様に取り扱い品目のコンテナ化の差に依る。

最後に、博多港(箱崎)CTの施設状況を^{注13)}みてみよう。博多港CTは、コンテナバース延長240m, 水深12m, ヤード面積5ha, ガントリークレーン2基, CFS面積2000㎡で、公共CTとしては、門司港に比べかなり小規模である(CT面積で門司港の1/4)。一方、コンテナ取扱実績では、85年59681TEUで同年の門司港(156521TEU)の38.1%であり、門司港の現状が経済性・効率上、限度とすると博多港は過密状態であるといえる。施設整備・拡大、受入れ体制の強化が、船会社・荷主企業双方から要求されている現状である(コンテナ輸送の問題点と課題については後述する)。

<福岡空港のコンテナ貿易概況>

福岡空港の貿易は全量コンテナ貿易である。航空コンテナという特性上、小口貨物(あるいは多品種少量品目・軽薄短小品目)および生鮮品が多く、下関港(関釜フェリー)のコンテナ貿易と類似点が多い。また定時性・迅速性という点からも、近隣地域(特に韓国)との貿易では関釜フェリーと競合関係に入りつつある。

まず最初に、国別(地域別)輸出入動向(86年通関統計)をみてみよう。輸出(構成比)では、東南アジアが71%(韓国37.1%, マレーシア10.1%, フィリピン6.9%, 香港5.4%, 台湾4.6%等)と圧倒的であり、米国13.9%, EC11.3%となっている。輸入でも、東南アジア74.1%(韓国39.7%, 台湾23.4%, 香港9.4%等), EC14.2%, 米国7.8%, 中国1.0%と、東南アジア主軸の構成である。

続いて主要輸出入品目(通関統計)の動向についてみてみよう。表40にみる様に、輸出品目ではその大部分が機械機器類(特に電気機器)である。

表40 福岡空港の主要輸出品目 (単位：千万円)

項目 年	輸出総額	機械機器類 総額	一般機械	電気機器〔その内、I C〕
1981年	2,428(100%)	2,152(88.6%)	55(2.2%)	1,099(45.3%)〔519(21.9%)〕
1982年	3,046(100)	2,702(88.7)	71(2.3)	1,918(63.0)〔908(29.8)〕
1983年	4,228(100)	3,400(80.4)	125(3.0)	2,594(61.4)〔867(20.5)〕
1984年	6,287(100)	5,036(80.1)	114(1.8)	4,239(67.4)〔1,702(27.1)〕
1985年	4,077(100)	3,483(85.4)	152(3.7)	2,861(70.2)〔1,205(29.6)〕
1986年	4,883(100)	4,480(91.7)	254(5.2)	3,743(76.7)〔1,543(31.6)〕
1987年 (1~6月)	2,760(100)	2,423(87.8)	155(5.6)	1,883(68.2)〔643(23.3)〕

(注) 千万円未満は四捨五入，()内は輸出総額に対する比率(%), 87年1~6月は速報値。
 「出所」 門司税関『外国貿易年表(各年)』，「品別・国別貿易マトリックス(各年・各月)」

表41 福岡空港の主要輸入品目 (単位：千万円)

項目 年	輸入総額	食料品総額	魚介 同調製品	うに	機械機器類 総額	電気機器	衣類
1981年	1,467(100%)	519(35.4%)	278(19.0%)	165(11.2%)	206(14.0%)	101(6.9%)	103(7.0%)
1982年	1,976(100)	510(25.8)	242(12.2)	216(10.9)	702(35.5)	663(33.6)	114(5.8)
1983年	1,956(100)	602(30.8)	316(16.2)	184(9.4)	637(32.6)	474(24.2)	76(3.9)
1984年	1,551(100)	528(34.0)	295(19.0)	153(9.9)	500(32.2)	340(21.9)	101(6.5)
1985年	1,719(100)	635(36.9)	367(21.3)	133(7.7)	583(33.9)	296(17.2)	81(4.7)
1986年	1,922(100)	660(34.3)	491(25.5)	139(7.2)	676(35.2)	533(27.7)	103(5.4)
1987年 (1~6月)	1,071(100)	275(25.7)	200(18.7)	66(6.2)	491(45.8)	322(30.1)	63(5.9)

(注) 千万円未満は四捨五入，()内は輸入総額に対する比率(%), 87年1~6月は速報値。
 「出所」 表40と同じ

その中でも IC の輸出構成比は極めて高い。電気機器輸出の国別構成比は、韓国 31.1%、マレーシア 18%、米国 12.7%、西独 8.5%、シンガポール 6.9%、香港 5.4%等であり、またその中でも IC 輸出の国別構成比は、米国 34.2%、香港 15.1%、マレーシア 12.9%、シンガポール 12.1%、西独 11%、韓国 10.6%等となっている。ここで注目されるのは東南アジアに対する電気機器部品（特に IC）輸出の大きさであり、これが組立・加工されることにより、輸入品目の中での電気製品の供給となって現象してくる。また米国・西独への IC 輸出の大きさも、航空コンテナの特性（遠距離運航・多品種少量品目輸送・迅速性等）を現わして興味深い。

表41にみる様に、輸入品目（構成比）の中で大きいのは、食料品（特に魚介類・同調製品、ウニ）と機械機器（特に電気機器）である。

魚介類・同調製品輸入の国別構成比は、台湾が 58.7%（養殖ウナギ等）、韓国 23.7%と両国からの輸入が大部分である（ウニは 76.2%が対韓輸入）。この魚介類品目は生鮮品が多いという特性上、迅速性が要求され、直接に関釜フェリーと競合する。電気機器輸入の国別構成比は、韓国 39.1%、台湾 22.8%、米国 16.3%、英国 8.9%、マレーシア 5.5%等であり、極東 NICs と米国からの輸入で大部分構成されている。特にこの品目の対韓輸出入は、日本からの部品・機材供給、韓国からの完成財輸出という現在の日韓貿易構造を反映している点で興味深い。またこの品目の輸出入は、航空コンテナの利点を最大限生かしている点で、今後の更なる発展が予測できる。

さて福岡空港では、86年度コンテナ貨物量（トン数）において、積荷量 8600トン（前年比 68%増）、荷卸量 11300トン（70%増）と大幅増を記録したが、通関統計（前年比）では輸出 19.8%増、輸入 11.8%増の伸びに届まっている。^{注14)}この原因は、福岡空港で通関手続きをする貨物が発着量に比して相対的に少なく、同空港は国内の中継港として貨物が物流していく為である。従って地元への経済波及効果が少ないという問題が生じてくる。この点は下関港（関釜フェリー）の物流傾向も同様であり、集荷能力と同時

に、今後検討されるべき課題である。

〈北部九州・下関港におけるコンテナ輸送の問題点と今後の課題〉

第一の問題点（課題）は、コンテナ施設整備・拡充の点である。博多港では既に港湾経営上、効率的限度を超え、港湾施設の整備・拡充の必要性がいわれているが、先発の門司港（第二期拡充計画を遂行中）にも問題点が存在する。ここ数年、コンテナ貨物のフィーダー輸送（内貿輸送）からダイレクト輸送への転換（門司港のメインポート化、この点では博多港も同様）が高まり、港湾整備もダイレクト機能を重視した大規模な施設拡充となっている。しかしフィーダー輸送も貨物数量・個数の関係からダイレクト輸送（本船寄港）が実現しない場合、あるいは寄港してもその便数・運航日時が出入荷の流通形態と一致しない場合は、有効な輸送システムであり、今後とも貨物絶対量は堅調に推移するものと考えられる^{注15)}。今後の外貿貨物の多様化（多品目化）、小口化に対応する形でのCF Sの規模拡大・機能強化の方向も求められる^{注16)}。

さて上記の点は、下関港の今後の発展にとっても示唆的である。前にみた様に、関釜フェリーの施設拡充は現在進行中であるが、在来港のコンテナ施設は極めて未整備である。現在、博多港と門司港の熾烈な競合状態（施設拡充競争）の中で、下関港の大規模なメインポート化は極めて可能性が薄い（既に時期を逸している）状況である。今後、下関港（在来港）の発展方向の一つは、外貿貨物の多様化・小口化（特に輸出数量の多い機械機器品目）に対応する為のCF Sの規模拡大・機能強化、極め細かいサービス〔LCL（小口貨物）の仕分け・コンテナ詰め等〕への努力、海運とリンクした内陸輸送の整備等にある。すなわち、フィーダー・サービス機能の充実である。

第二の問題点（課題）は集荷能力である。現在、博多港と門司港および下関港と福岡空港は集荷の点で競合状態にある^{注17)}。特に新航路誘致の場合、過当競争傾向が懸念されはじめている段階である^{注18)}。外貿貨物のコンテナ化が時代の趨勢とはいえ、各港湾機能の効率的運用をはかる為に、外貿対象

地域（国）の航路分化（分業化）の方向が今後望まれよう。すなわち、北米・中近東航路を主力とする博多港、中国を含めた東南アジア航路を中心とする北九州港、航空コンテナのメリットを品目上、最大限に生かす福岡空港（東南アジア・北米）、そして韓国を主軸とした環日本海貿易（北朝鮮・中国・ソ連）を指向する下関港の地域（航路）分化がそれである。同時に、これら地域の新航路開設に向けての（あるいは相手国の輸出入品目に適合した）港湾施設および経済的後背地の整備が期待される。

第三の問題点（課題）は、地元への経済波及効果である。福岡空港のコンテナ貿易にみた様に、下関港（特に関釜フェリー）も全国のコンテナ貿易（特に日韓貿易）の中継港・通過港としての輸送システムを確立している。輸出コンテナ貨物（トン数）の物流〔生産地→コンテナ詰場所→船積港（下関港）^{注19}〕をみると、その生産地（構成比）として近隣地区は少なく（山口県18.9%、福岡県5.5%）、全国に分散している（近畿地区19.5%、関東地区36%等）。輸入コンテナ貨物の物流〔船卸港（下関港）→コンテナ取出場所→消費地〕をみても、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（山口県7%、福岡県7.4%、近畿地区18.8%、関東地区22.6%）。その結果、地元への経済波及効果も限定されており、増大する出入荷量に比して地元の活性化は得られていない。

また85年、関釜フェリー以外に、セミコンテナ船の2航路（印パ・ペルシャ湾航路、ベンガル湾航路、いずれもインドを寄港地とした輸出入繊維が主要品目）があった定期外国航路（ダイレクト寄港）は、現在、この地域へのコンテナ必要貨物数量の減少から廃止されている。

下関港の今後の課題は、港湾後背地の貨物貯蔵および加工（生産）機能を向上させることである。具体的には、輸入数量の多い韓国産繊維製品、水産物、生鮮野菜・果実、輸出数量の多い機械機器の保管・加工機能の向上、および内国貿易・運送機能の拡大があげられる（冷凍施設を伴った保税上屋の拡充、生鮮物不良品廃棄施設の整備、保税加工工場の整備、民間加工業者・中小貿易商社への助成および内陸運送と内貿海運の効果的リンク等）。

この港湾後背地の整備は、第二点の集荷能力の向上→新定期航路（ダイレクト寄港）の開設、あるいは下関港を加工貿易拠点とする第三国間貿易の進展にも役立つものと思われる。

第四の問題点（課題）は、制度上の改善である。例えば現在、生鮮品検査において夜間・休日の受付はなされておらず生鮮品貿易にとって障害となっている（門司税関の通関手続に関しては執務時間外の臨時開庁制度あり）。今後のコンテナ貿易の発展からみて、ハード面での改善と同時に制度上の整備が望まれる。

以上、今後のコンテナ貿易の発展を考える場合、検討課題が非常に多い現実である。特に下関港にとっては、関釜フェリー（日韓貿易）を主軸にしつつも、輸出入地域の多角化（環日本海貿易）および輸出入品目の多角化・新規開拓と、その為のフィーダー輸送を含めた港湾機能・制度の整備拡充あるいは港湾後背地・産業の育成が今後の課題である。

注1) フィーダー・サービスとはコンテナの支線輸送のことで、大型コンテナ船は運航効率を向上させる為に特定のメイン・ポート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（東南アジアなどへ）も存在する。前掲拙稿、61～62頁。

注2) ここでの数値は、84年10月15日～11月14日（1ヶ月間）に実施されたアンケート調査（外貨コンテナ貨物流動実態調査）の結果による。九州海運振興センター『九州における海上コンテナ貨物流動に関する調査研究（報告書）』86年3月、18頁。

注3) 北九州港振興協会『北九州港・下関港定期航路表』各年度版および北九州市港湾局への聞き取り調査による。

注4) 門司税関「昭和61年分門司港及び博多港のコンテナ貿易概況」1987年5月、参照。

注5) 北九州市港湾局「北九州港要覧1986」。九州海運振興センター、前掲報告書。「朝日新聞」87年8月24日。

- 注6) CFS(Container Freight Station)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、コンテナ1個分に満たない小口貨物で、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。前掲拙稿、69～70頁。
- 注7) 北九州市港湾局「北九州港港勢(1986年)」
- 注8) 九州海運振興センター，前掲報告書，14頁。
- 注9) 同上報告書，7頁。
- 注10) 門司税関，前掲「コンテナ貿易概況」参照。
- 注11) 同上門司税関資料参照。
- 注12) 九州海運振興センター，前掲報告書，8頁。
- 注13) 同上報告書，7頁。
- 注14) 門司税関「86年コンテナ統計マトリックス(品別国別)」，「西日本新聞」87年8月5日。
- 注15) 九州海運振興センター，前掲報告書，77頁。
- 注16) この点は，コンテナ取扱関係事業者の意向(アンケート調査)でもある。同上報告書，29，77頁。
- 注17) 博多港が84年，北米定期航路のCY(コンテナヤード)指定を受け，コンテナ施設を充実(86年ガントリー・クレーン1基増設等)させた為，貨物のシフト(門司港→博多港)も起っている(例えば，B.Sタイヤ等)。拙稿(前掲)，98頁。
- 注18) 門司港・博多港の最近の外国定期航路開設・増便状況をみると，門司港は北米西岸航路の増便をすると共に中国を含めた東南アジア航路の新増設，博多港はカルフォルニア航路(PSW)・北太平洋岸航路(PNW)など北米西岸航路，紅海航路の新航路開設を図っている。新航路開設での地域的分化もみられるが，北米西岸航路に関しては競合状態が激化している。『北九州港・下関港定期航路表(各年度版)』。九州海運振興センター，前掲報告書，8頁。
- 注19) 門司税関が85年10月(1ヶ月間)に実施した「全国輸出入コンテナ貨物流動調査(荷主・通関業者へのアンケート調査)」による。拙稿(前掲)96頁。

〔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・広報)，下関税関(総務課)，北九州・下関両市の港

湾局，北九州市商工観光部貿易課，下関市経済観光部商工課・水産課，九州運輸局船舶部造船課，九州海運局，関光汽船(株)，関釜フェリー(株)営業部，山口銀行(山口経済研究所)，九州経済調査協会(資料部)，山口県貿易センター，JETRO山口事務所，および李海珠教授(釜山大学校商科大学)

(補注)

前稿「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——」『下関市立大学論集』30巻，2号，1986月9月，の統計処理上の補注。

77頁，88～89頁の本文中(前稿)のCCCN表示の分類番号について。基本的にはCCCN分類に立脚して作成された番号ではあるが，正確には大蔵省関税局「外国貿易年表品目分類基準表」の分類番号に依る。