

東アジアにおける資本主義の発展と 都市間・港湾間競争

— 環黄海・渤海経済圏と沿岸主要港(中国・韓国・西日本)の動きを中心に —

川 本 忠 雄

はじめに

流通過程は、生産過程を論理的にも歴史的にも包摂し、生産過程そのものの再編をも促すという K.Marx (『資本論』) の含蓄深い示唆がある。現在進行中の東アジアの流通・物流革命の進展は、また同時に、東アジアの開発途上諸国の未曾有の市場経済化、資本主義経済化を加速させている。分配よりも更なる成長を、平等・公正よりも更なる効率的な競争を、という80年代からの世界経済の経済思想潮流が勢いを増している東アジアの現況である。

そしてまた、東アジアにおける市場経済化あるいは資本主義的発展過程で、地域経済圏および局地経済圏内の中枢の地位をめぐる都市間・港湾間の熾烈な競争が域内全域において進行している。

本稿では、東アジアの中でも、特に環黄海・渤海地域の港湾・海運の現況を、現地フィールドワーク(3年間)¹⁾を遂行することにより分析し、今後の展望を考察した。いわば物流(港湾・海運)を通じてみた現代北東アジア地域経済試論である。

(注)

1) 92年4月～93年3月、九州地域産業活性化センターによる「九州地方の対北

東アジア経済交流に関する基礎的調査」, 川本は報告書の8章「釜山地域の発展と対外経済交流」を担当。

および, 93年4月～95年3月(終了予定), 国際東アジア研究センター(ICSEAD)による「東アジアのダイナミズムと地域経済圏調査」, 川本は「環黄海地域のインフラストラクチャー整備の現状と課題」を担当。

I. 東アジアにおける巨大市場圏の形成

大部分の開発途上国にとって, 80年代は「失望の10年」であった。80年代の新興国連開発戦略の経済成長(GDP)目標は年平均7%であったのだが, 世銀の *World Development Report 1992* によれば, 80～90年平均で低・中所得国は全体で3.2%の実績でしかなかった。また表I-1にみるように, 一人当たり成長率もOECD諸国と比較してかなり低い。

しかしこのような開発途上地域の全体的低迷の中で, 唯一の例外地域が東アジア・太平洋地域で, 全体のGDP成長(80～90年平均)で7.8%,

表I-1 一人当たりGNP年間平均成長率(%)

	1973-80年	80-90年
低・中所得国	2.6	1.5
サハラ以南 アフリカ	0.6	-1.1
東アジア・太平洋地域	4.8	6.3
南アジア	1.8	2.9
中東・北アフリカ	1.0	-1.5
中南米	2.3	0.5
OECD諸国	2.1	2.5

(注) 表I-1の地域は, 低・中所得国のみ,
低・中所得国とは1990年の一人当たり
GNPが7,620ドル未満の国(低所
得国は610ドル以下の国)

「出所」W.B., *World Development Report 1992*

一人当たり成長率も極めて高い（6.3%）。世界の成長センターといわれる所以である。

現在、東アジアにおいて所得向上にともなう爆発的な消費ブームが生じている。一人当たり国民所得が1,500ドル～2千ドルのレベルになると、従来、需要のほとんどなかった商品も、次第に売れ筋になってくるという消費革命が、東アジア全域で生じている¹⁾。91年、一人当たりGNP²⁾をみると、香港13,200ドル、シンガポール12,890ドル、台湾8,815ドル、韓国6,340ドル、マレイシア2,490ドル、タイ1,580ドル（バンコク周辺は3千ドル超）であり、中国でも、この消費革命の波は沿岸経済開放区から、次第に内陸部へと浸透しつつある（91年、中国全体では370ドルであるが、深圳経済特区2,306ドル、上海市1,202ドル、北京市959ドル、広東省

表 I - 2 アジア地域諸国の貿易動向（その1）

（単位：億ドル）

	輸 出	輸 入	輸出入計	収 支 尻
N I E S				
1960	20.2(1.7%)	30.0 (2.4)	50.2 (2.1)	▲ 9.8
1970	63.4(2.2)	88.8 (2.9)	152.2 (2.6)	▲25.4
A S E A N				
1960	35.5(3.0)	26.5 (2.1)	62.0 (2.5)	9.0
1970	45.5(1.6)	49.5 (1.6)	95.0 (1.6)	▲ 4.0
中 国				
1960	25.7(2.2)	26.5 (2.1)	52.2 (2.1)	▲ 0.8
1970	23.1(0.8)	22.8 (0.7)	45.9 (0.8)	0.3
日 本				
1960	40.6(3.4)	44.9 (3.6)	85.5 (3.5)	▲ 4.3
1970	193.2(6.7)	188.8 (6.2)	382.0 (6.4)	4.4
米 国				
1960	206.0(17.3)	163.8 (13.0)	369.8 (15.1)	42.2
1970	426.6(14.7)	423.9 (13.8)	850.5 (14.3)	2.7

（注）ASEANにブルネイを算入していない。シンガポールはNIESとして算入。（ ）内は全世界に占めるシェア（%）。▲は入超額をあらわす

「出所」IMF, *International Financial Statistics 1989・1992*

表 I - 3 アジア地域諸国の貿易動向 (その 2)

(単位: 億ドル)

	輸 出	輸 入	輸出入計	収 支 尻
N I E S				
1980	761 (3.8)	884 (4.4)	1,648 (4.1)	▲ 120
1988	2,237 (8.3)	2,091 (7.5)	4,328 (7.9)	146
1990	2,618 (7.8)	2,673 (7.7)	5,291 (7.8)	▲ 50
1992	3,253 (8.8)	3,532 (9.2)	6,785 (9.0)	▲ 279
A S E A N				
1980	467 (2.2)	387 (1.9)	854 (2.1)	80
1988	634 (2.4)	586 (2.1)	1,220 (2.2)	48
1990	861 (2.6)	979 (2.8)	1,840 (2.7)	▲ 118
1992	1,173 (3.2)	1,243 (3.2)	2,416 (3.2)	▲ 70
中 国				
1980	177 (0.9)	195 (1.0)	372 (1.9)	▲ 18
1988	477 (1.8)	554 (2.0)	1,031 (1.9)	▲ 77
1990	695 (2.1)	586 (1.7)	1,281 (1.9)	109
1992	862 (2.3)	817 (2.1)	1,679 (2.2)	45
日 本				
1980	1,298 (6.5)	1,405 (7.1)	2,703 (6.8)	▲ 107
1988	2,650 (9.8)	1,875 (6.8)	4,525 (8.3)	775
1990	2,877 (8.6)	2,353 (6.8)	5,230 (7.7)	524
1992	3,400 (9.2)	2,329 (6.1)	5,729 (7.6)	1,071
米 国				
1980	2,243 (11.3)	2,498 (12.6)	4,741 (12.0)	▲ 255
1988	3,194 (11.9)	4,598 (16.6)	7,802 (14.3)	▲1,414
1990	3,931 (11.8)	5,170 (15.0)	9,101 (13.4)	▲1,239
1992	4,474 (12.1)	5,526 (14.4)	10,000 (13.3)	▲1,052

(注) ASEANにブルネイを算入していない。シンガポールはNIESとして算入。()内は全世界に占めるシェア(%)。▲は入超額をあらわす「出所」IMF, *Direction Of Trade Statistics* 各年版

519ドルとなっている。また各大都市市街地ではいずれもこの所得レベルよりも高い)。この結果、表 I - 2、表 I - 3 を比較してみればわかるように、この地域では未曾有の巨大市場圏の形成が進行している。60~70年、日本を除外した東アジア地域は、未だ世界市場においては周辺のなマ

表 I - 4 貿易依存度 (1985年・91年)

(%)

	米 国		日 本		ド イ ツ		韓 国		台 湾	
輸出依存度	5.5	7.4	13.2	9.3	29.1	26.5	33.7	25.6	49.4	42.3
輸入依存度	8.8	9.0	9.8	7.0	25.1	22.7	34.7	29.1	32.4	35.0

	シンガポール		香 港		タ イ		マレーシア	
輸出依存度	124.4	149.0	90.0	121.0	19.4	29.1	52.8	72.5
輸入依存度	143.4	172.2	88.6	123.1	25.2	41.6	42.3	72.1

(注) 輸出(入)依存度は、輸出(入)額 / GNP。ただし香港はGDP。

タイ、マレーシア、シンガポールは90年の数字

「出所」日銀『国際比較統計』1992年版より加工作成

イナナーな市場に過ぎず、その輸出戦略も世界市場の需要のすき間部分を埋めていく戦略に留まっていた。

しかし80年代以降のこの地域の市場拡大は驚異的であり、87年、NIES 輸入市場の規模は日本のそれを超え、88年、日本・NIES・ASEAN 輸入市場の合計は米国輸入市場の規模にほぼ匹敵している。そして92年、日本を除外したNIES・ASEAN・中国だけで、輸入市場にかんしては巨大な米国をはるかに超えることになる。

この地域の輸出力は更に巨大である。90年、NIES だけで、ほぼ日本のそれに並び、これに ASEAN を加えると米国に迫り、中国を合計すると米国の輸出量を凌駕する。92年、NIES と ASEAN だけで米国に並んでいる。表 I - 4 をみてみよう。80年代前半、貿易依存度がかなり高かった韓国・台湾は、80年代後半以降、その割合を低下あるいは鈍化させているのに対して、ASEAN 諸国および中国経済と連関を強めつつある香港の貿易の伸びは飛躍的である。東アジア市場の巨大化に果たしたこれら地域の貢献は極めて大きい。

それだけではなく、更に注目すべきことは、東アジア地域相互間の求心力の高まりである。IMF, *Direction of Trade Statistics Yearbook* お

よび『台湾総覧』の各年度版によれば、世界貿易に占める東アジア域内貿易額のシェアは、80年5.0%→85年6.5%→91年9.7%と急成長を続けている。これは米国・カナダ・メキシコの NAFTA 域内貿易額が世界貿易に占めるシェア（91年、3.5%）、あるいは米国と EC 間の貿易額が世界貿易に占めるシェア（91年、2.7%）をはるかに凌駕している。ただし未だ、EC 域内貿易額の世界貿易に占めるシェア（91年、23.9%）には及ばない。

この様な東アジア域内貿易の拡大は、80年代後半以降の、ASEAN 工業化による製品輸出拡大と生産財輸入、A.NIES の内需主導型成長への転換、中国の沿岸部を中心にしたドラステックな経済発展による。

さて現在、米国主導の APEC（アジア太平洋経済協力閣僚会議）に対抗して東アジアでは EAEC（東アジア経済協議体）を制度的に推進していこうという動きがあるが、これは問題である。東アジアは戦後、自由貿易の利点を最大限享受してきた地域であり、制度的統合はかえってこの地域の経済的ダイナミズムを奪う要因となりうる。制度的統合をしなくても、現在、この地域は事実として求心力を急速に強めつつあり、ゆるやかな経済圏を形成しつつあるのである。また最近の米国の対アジア通商政策の基調には、自らの主導する APEC の下に東アジアを緊縛していこうという意図がみられるが、事態はその意図とは逆に、ダイナミックな東アジアの経済発展の求心力に周辺地域（北米・大洋州・インドシナ・南アジア・シベリアなど）が強く吸引されていると、把握されるべきである。現代世界経済は 3 極体制といわれているが、EU（欧州連合）・NAFTA のリージョナリズムは、生産力の弱体化を市場の大きさとカバーしようとする傾向がある。いわば、弱さ故の意図的に創出された制度的統合、経済圏という側面を持つ。これに対して、東アジアは経済的ダイナミズムの結果として、自然に形成されつつある経済圏である。

（注）

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

アの消費・流通革命に関しては、拙著「東アジア経済におけるダイナミズムと物流革命の進展」『下関市立大学論集』第35巻第2・3合併号、92年1月を参照のこと。

2) 『通産白書』93年版参照

II. 環黄海・渤海地域における経済交流の急進展

90年10月の韓国・中国の貿易代表部の相互設置、92年8月の韓中国交回復を契機として、現在、環黄海地域をめぐる経済交流は過熱といわれる程、急拡大をしている。特に、韓国側は西海岸地域（全羅北道・全羅南道）および東南地域（慶尚北道・慶尚南道）、中国側では山東省・河北省・北

表II-1 山東省への主要国別直接投資額 (単位：件数, 100万ドル)

	1988		1989		1990		1991	
	件数	件数	投資額	件数	投資額	件数	投資額	
総件数	202	240		366		801		
日本	24	25	1,257	31	2,625	49	4,157	
香港	134	150	9,439	99	11,955	395	32,370	
アメリカ	13	35	3,407	47	2,542	95	8,579	
西欧	10							
東南アジア	9							
カナダ	7					9	588	
マカオ	4							
オーストラリア	1	3	469			9	559	
アイルランド		1	1,520					
西ドイツ		1	856					
韓国		5	590	12	2,207	51	2,214	
台湾		10	170	48	3,165	123	8,953	

注) 空欄は不明。

「原出所」中国対外貿易編纂委員会「中国対外経済貿易年鑑」1989、1990/91、1991/92、1992/93年度版

「出所」九州地域産業活性化センター『九州地方の対北東アジア経済交流に関する基礎的調査報告書（座間紘一論文）』1993年3月、99頁

表Ⅱ-2 山東省の主要国別貿易額

(単位：億ドル)

	輸 出 額				輸 入 額			
	1988	1989	1990	1991	1988	1989	1990	1991
総 額	29.8	30.6	34.96	30.04	8.9	9.7	6.9	5.6
日 本	8.88	9.1	9.2	10.5	1.88	1.92	1.5	1.2
香港・マカオ	4.87	4.86	5.9	6.4		1.44	1.2	1.1
ソ連・東欧	2.04	2.07	1.6	0.8				
アメリカ	1.76	2.01	2.6	3.0	0.41	1.13	0.97	
E C		3.46	4.0		1.63			
シンガポール			3.5	2.5		0.3	0.36	0.24
韓 国			1.8	2.8				0.17
ニュージーランド						0.17		
オーストラリア						0.14		0.22
台 湾						0.07		

注) 空欄は不明。

「原出所」中国対外貿易編纂委員会「中国対外経済貿易年鑑」1989、1990/91
1991/92、1992/93年度版
「出所」表Ⅱ-1と同じ、98頁

京市・天津市・遼寧省が中心になって日本を含めて相互交流を積極的に展開している。日本では、北部九州・山口県を中心とした西日本地域が交流に積極的である。

中国の主要経済開発地域への各国の三資企業の進出動向をみても、これまでは、日本・韓国とも環黄海地域を中心に企業進出している。三資企業とは、合弁・合作・独資(100%外資)の三種の企業をさす。特に韓国は、対岸の山東省への直接投資が89年以降、激増している(表Ⅱ-1)。その中でも、環黄海沿岸の三市(青島・威海・煙台)へ直接投資は集中している¹⁾。

韓国と山東省は、88年より第三国船籍の貨物船(数社の海運会社)による航路開設(釜山・仁川と上海・青島・天津・大連)により、直接貿易が飛躍的に拡大した。更に、90年6月釜山-青島(コンテナ船)、90年9月仁川-威海の直航路(フェリー)の開設により、直接貿易は急拡大して

表Ⅱ-3 日中コンテナ航路の中国側寄港地

港名	上海	大連	天津	青島
月間航海数	10	7	7	2

「出所」日中海運輸送協議会資料より

いる²⁾。山東省の主要相手国別輸出入状況（表Ⅱ-2）をみても、対韓国貿易の伸びは大きく、今後は更に日本と並んで最重要の位置を占めることは疑い得ない。

ここ数年、日中間でも多くの新規コンテナ航路の開設がある。日中コンテナ航路の中国側寄港地は表Ⅱ-3に見る様に、環黄海・渤海地域が中心である。日中コンテナ航路の配船状況（92年）をみると、日本船の比率が低い（日中海運輸送協議会資料より）。日本側の定期運航船社は10社（11隻）であるのに対し、中国側は約50隻就航（COSCOなど）している。しかし、最近、外資との合併企業への倉庫保有が開放されたため、日本の大手フォワーダー（日通など）の対中進出が積極化しており、このような対外経済開放政策の急進展を背景に、配船状況における日中間のアンバランスも次第に解消していくものと思われる。

さて現在、環黄海地域の各諸地域間で熾烈な経済開発競争が展開されている。特に、ここ数年間の中国沿岸地域の経済開発は著しい。シベリア・ランドブリッジの起点を目指す連雲港（シルクロードを經由してシベリア鉄道と接続）、21世紀に第2の浦東地域（上海市）を目指す青島市（80年代の珠江デルタ、90年代の上海・浦東地域と同レベルの大規模な国家プロジェクト開発）、勝利油田を有し黄河流域の奥地までの開発を目指す東営市（渤海をはさんで大連とフェリーで結ぶ）、首都北京の門／華北・東北地域のドアの位置にある天津市、そして北方の香港を目指す大連市などのせめぎあいは、過熱気味である。

92年から2ケタの高度成長（92年実質GNP成長率12.8%、『中国統計年鑑』参照）に突入した中国経済は、93年上期においてもその勢いを加

速させている。その中で、高成長に伴う諸問題も顕在化してきている。

例えば、対外開放の進む沿海部と内陸部の格差の拡大である。93年上半期のGNP成長率は³⁾、浙江省・福建省・山東省・江蘇省などでは20%を超えているのに対して、貴州省・内蒙古・雲南省などでは1桁に低迷している。また物価上昇率の高進も著しい。93年に入って、全国小売物価上昇率は2桁を超え、しかも先行指標となる主要35都市の生計費指数は20%ラインに迫りつつある（JETRO資料より）。あるいは、投資（特に外資）の激増に伴う諸問題がある。ここ数年、地域の自主裁量権の拡大が進み、経済建設の進捗が直接に政治的得点となる傾向が続いたため、各地方政府は広大な経済開発区を作り、高利（15～30%）の債券を乱発して無理な資金調達を実行する例が続出した。中国人民銀行（中央銀行）の業務方針が、地元の利益を優先する各地方支店に徹底しにくい傾向も存在した。また沿岸各都市が外資導入で競った結果、税制（税率・優遇期間）などの優遇措置の拡大をめぐる競争が激化した。

こうして大量の資金が、土地・建物などの不動産や株に回り、国民経済の他の部門（農業・インフラなど）の資金状況はタイトなものとなり、また鋼材・セメントなど生産財価格の高騰も目立った。このような過熱状況に対して、中国政府は93年5月以降、マクロ規制の強化に乗り出している（5月・7月、2度にわたる預金・貸出金利の引上げなど）。また中央政府は国家財政収入の流出に強い危機感を有し、地方が越権の減免税、優遇措置の拡大をしないように通達するとともに、徴税管理の強化に乗り出し始めている。

今後とも、中央と地方、国民経済と地域経済との綱引き状況、また地域経済間の競争状態は続いていくが、経済交流をするスタンスとしては、相手側の競合状態を利用した短期的利益回収ではなくて、長期的な国民経済レベルにおける分業関係を漸進的に構築していくのを促す様なやり方が望ましい。

さて現在、未だ初期段階であるが、表Ⅱ-4、表Ⅱ-5にみられるよう

表II-4 日本全体の貿易額の中での環黄海貿易額（日本側）の構成比 (%)

	全貿易額に対する比		対岸諸国(韓国・中国・北朝鮮)との貿易額合計に対する比		対韓国貿易額比		対中国貿易額比		対北朝鮮貿易額比	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
85年	3.7	7.6	7.0	11.1	9.3	21.5	5.8	4.8	3.7	6.8
89年	3.3	5.1	7.7	14.7	9.2	23.4	4.8	4.6	1.2	10.6
90年	3.3	5.2	7.0	14.9	8.2	24.7	3.8	5.4	3.7	10.4
91年	3.6	5.5	7.4	15.2	9.1	26.0	3.7	6.0	2.1	13.4
92年	3.7	5.7	6.9	13.6	9.1	25.3	3.7	5.5	2.2	15.7

(注) 環黄海貿易を構成する日本の各港は以下のとおりとする (合計21港) (下関, 北九州, 博多, 福岡空港, 唐津, 伊万里, 萩原および長崎税関管内全体 (長崎県, 熊本県, 鹿児島県の諸港と三池港の14港))
 「出所」 門司税関, 長崎税関「国別・品別貿易マトリックス (1985・89・90・91・92年版)」より加工作成

表II-5 日本全体の貿易額の中での環日本海貿易額（日本側）の構成比 (%)

	全貿易額に対する比		対岸諸国(韓国・中国・ソ連・北朝鮮)との貿易額合計に対する比		対中国貿易額比		対ソ連貿易額比		対北朝鮮貿易額比	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
85年	2.9	4.4	8.2	12.7	7.7	19.9	5.3	5.4	23.2	25.4
89年	2.2	4.4	8.8	15.1	7.9	22.2	4.5	4.4	26.1	22.9
92年	2.1	4.3	6.8	13.9	8.0	24.0	3.4	4.9	24.8	27.1

(注) 環日本海貿易を構成する日本の各港は以下のとおりとする (合計26港) (留萌, 小樽, 函館, 千歳空港, 秋田, 船川, 能代, 酒田, 新潟, 新潟, 柏崎, 直江津, 伏木, 富山, 七尾, 金沢, 小松空港, 敦賀, 舞鶴, 内浦, 宮津, 境, 浜田, 萩, 下関, 北九州)。ただし, 85年・89年は函館港と千歳空港は入っていないで24港としている。「出所」 門司税関, 神戸税関, 大阪税関, 東京税関, 新潟税関支署, 函館税関の『外国貿易年表 (85・89・92年版)』および各種統計より加工作成

に、確かに環黄海貿易あるいは環日本海貿易と称してもよい萌芽がみえはじめています。いずれも、該当する湾岸諸港（日本）の貿易動向についてみれば、それらの諸港の、日本貿易総額に占めるシェアよりも、日本の対岸諸国への貿易額に対して占めるシェアの方が、より高く現れている。

またロシア極東地域（沿海地方・ハバロスク地方・サハリン州・サハ共和国・カムチャッカ州・アムール州・マガダン州）の環日本海貿易関連国に対する最近の依存度は、非常に大きい⁴⁾。92年のロシア極東地域の貿易相手国別のシェアをみると、輸出では日本47.2%、中国29.5%、韓国6.6%、輸入では中国47.9%、日本19.3%、韓国12.4%となっていて、輸出入とも日本・中国・韓国でほぼ80%のラインにある。

しかし現実には、このような地域的経済交流の進展の中で新たな極集中もまた進んでいる。地域的な経済交流圏が進展しても、その交流圏内の、あるいは交流圏間の各経済単位（都市・港湾等）は互恵的あるいは平等な関係でない場合が多く、結局、資本の論理の貫徹により、そこでの経済的利点（市場・資金導入・生産・雇用・人材交流等）の多くは、大きな経済単位へと吸い上げられていく傾向がある。これをストロー効果という。

環黄海貿易においては、現在、関門港（下関港・北九州港）が圧倒的であるが（92年、環黄海貿易を構成する日本の21港の対韓国・対中国・対北朝鮮貿易総額の内、関門港のシェアは輸出の77.0%、輸入の79.5%、門司税関・長崎税関資料より⁵⁾）、しかし将来的には、89年以降、4つの対韓国航路⁶⁾を次々に就航させた福岡（港・空港）への極集中が進展していくであろう。このような熾烈な港間競争・都市間競争および極集中構造の進展は、韓国、中国でもみられるが、この点は後述したい。

（注）

- 1) 『九州地方の対北東アジア経済交流に関する基礎的調査報告書』、第5章「山東省の改革・開放政策の展開と経済発展（座間紘一・野間重光論文）参照。
- 2) 同上書、100頁。
- 3) 「日本経済新聞」93年9月1日号

- 4) JETORO「ロシア極東における外国貿易の現状」93年7月
- 5) 環日本海貿易（表Ⅱ－5）に関していえば、対岸諸国（韓国・中国・ロシア・北朝鮮）に対する26港の貿易額全体では、対韓国・対中国貿易に強い関門港（北九州港・下関港）が輸出額の77.6％，輸入額の74.4％を占めている。現在の関門港は、環黄海貿易と環日本海貿易の結節点の位置にあることがわかる。門司税関・新潟税関支署統計より。
- 6) 博多～馬山，博多～釜山，博多～麗水（現在休止中）間のコンテナフェリー，および博多～釜山間的高速旅客船の就航，また，韓国第2の航空会社，アジア航空就航。

Ⅲ. 環黄海・渤海地域における沿岸主要港（中国・韓国・西日本）の港間競争

1. 東アジアに求心力を有するコンテナ物流

東アジアにおける巨大市場圏の形成に伴い，世界の海運も大きな変化が進行しつつある。従来，世界の海運は欧米が中心であったが，現在は完全に東アジアが主軸である。太平洋水域のコンテナ荷動き量の伸びは非常に大きく，89年時点で，北米向け・出しても太平洋水域荷動き量が大西洋の2倍をはるかに凌駕している¹⁾。成長が著しい港湾は，対東アジア取引量の多い港（北米・東アジアとも）となっているのである（表Ⅲ－1）。この地域で，大コンテナ港の整備が集中的に行なわれ，アジアポートの多極化も進行している。

現在，東アジアにおける物流（海運）には二つの大きなトレンドが同時に存在している。一つはグローバル化であり，他は80年代後半以降，注目されはじめたリージョナル化・ローカル化である。現在のグローバル化とは，国際複合一貫輸送にみられる地球規模でのメインポート（アジアポート）と地方フィーダー・サービス港の間のネットワークの形成である。シベリアランドブリッジ，中国ランドブリッジなどは，この動きに入

表Ⅲ-1 世界の主要港湾のコンテナ貨物取扱量および順位 (単位: 千TEU)

港名	1991年	1987年	1985年	1980年
シンガポール	1 6,354	4 2,635	6 1,699	6 917
香港	2 6,162	1 3,457	3 2,289	3 1,465
高雄	3 3,913	3 2,779	4 1,901	5 979
ロッテルダム	4 3,766	2 2,839	1 2,655	2 1,901
釜山	5 2,694	7 1,949	12 1,148	16 634
神戸	6 2,635	6 1,997	5 1,852	4 1,456
ハンブルク	7 2,189	11 1,451	10 1,159	9 783
ロスアンゼルス	8 2,038	9 1,580	13 1,104	17 633
基隆	9 2,005	8 1,940	11 1,158	15 660
ニューヨーク / ニュージャージー	10 1,865	5 2,089	2 2,405	1 1,947
横浜	11 1,796	13 1,348	9 1,327	13 722
東京	12 1,784	14 1,288	14 1,004	18 632
ロングビーチ	13 1,768	10 1,460	7 1,444	8 825
アントワープ	14 1,761	12 1,437	8 1,350	12 724
サンファン	15 1,584	18 1,004	16 882	7 852
フィリクスター	16 1,434	15 1,053	18 850	24 393
ブレーメン / プレメルハーフェン	17 1,277	16 1,043	15 986	14 703
ドバイ	18 1,255	31 523	40 372	45 209
オークランド	19 1,195	19 954	17 856	10 782
バンコク	20 1,171	23 650	37 400	51 181
シアトル	21 1,155	17 1,026	19 845	11 782
マニラ	22 1,070	21 695	24 505	25 383
タコマ	23 1,021	20 697	25 505	73 106
名古屋	24 1,001	28 548	35 422	46 206
ル・アーブル	25 919	22 687	22 566	22 507

(注) 千THU未満は四捨五入

「出所」 Containerization International Yearbook (各年度版)

National Magazine, Londonを加工作成

表Ⅲ－２ ASEAN 諸港のコンテナ貨物取扱高

(単位：千TEU)

港名	国名	(A) 1980年	83	85	87	89	(B) 91年	(B)/(A) (倍)
バンコク	タイ	189	305	400	650	924	1,171	6.2倍
マニラ	フィリピン	245	556	505	690	857	1,070	4.4
セブ	フィリピン	40	119	104	127	165	200	5.0
イロイロ	フィリピン	—	—	—	25	87	108	
ペナン	マレーシア	45	86	104	125	190	252	5.6
ポート・ケラン	マレーシア	127	193	245	275	399	608	4.8
ジョホール	マレーシア	—	—	—	28	59	97	
タンジュン・プリオク	インドネシア	87	128	213	274	560	737	8.5
タンジュン・ペラック	インドネシア	—	—	—	—	143	256	
ベラワン	インドネシア	—	—	—	—	59	106	
シンガポール	シンガポール	917	1,274	1,699	2,635	4,364	6,354	6.9

(注) 1991年の世界の港湾のコンテナ取扱量順位150位以内の港だけを取り挙げた。

「出所」表Ⅲ－1と同じ

る。リージョナル化・ローカル化とは、東アジアの各地方港の間で、メインポートを中継・迂回せず直接に国際直行航路が開設され、各港における貿易相手地域の分業化がみられる動きである。この動きが、各地域で形成されはじめた局地経済圏・国境貿易を物流面で支えることになる。表Ⅲ－2にみるように、従来、マイナーであった港湾が、近年、主要コンテナ港として急速に発展している。

そしてその発展過程で、先発港と後発港の間で激しい港間競争が進行している。いわば各港の背後圏の総合的な経済力を賭けた闘いである。

2. 90年代の中国（環黄海・渤海地域）の港湾の概況

現在、ダイナミックな中国沿岸経済の発展は、爆発的なコンテナ貨物取

表Ⅲ-3 中国5大港のコンテナ貨物取扱高

単位：千TEU、()内は世界の港の中でのコンテナ取扱高順位

港名	1981年	83年	85年	87年	89年	91年
上海	50 (142位)	83	202	224	354	576 (36位)
天津	24 (188位)	61	148	—	266	399 (60位)
青島	—	19	31	60	117	184 (90位)
大連	5.5 (276位)	16	—	54	100	173 (96位)
広州	—	—	—	54	78	116 (129位)

(注) 1991年の世界の港湾のコンテナ取扱高順位150位以内の港だけを取り挙げた「出所」表Ⅲ-1と同じ

扱高の伸びになって現れている(表Ⅲ-3)。常時、インフラ不足(特に港湾施設とそれへのアクセス)として顕在化している程である。主要な港湾の概況をみてみよう。

①青島港について²⁾。

1892年、開港で、93年現在、12の埠頭と68バース(その内、商用45バース)を有し、その中で1万トン以上の船舶が接岸できるバースは27(その内、商用22バース)となっている。年間貨物取扱能力は、現在5,300万トン(実績92年、3,240万トン)、93年末に6,800万トンを予定している。港湾機能としては多目的である(石油・石炭・雑貨・コンテナ等)。

例えば、8号埠頭は中国で1番大きい雑貨埠頭(水深13m、5万トン級船舶接岸可能)であり、黄島の原油埠頭(黄島は膠州湾の中にあり青島埠頭間4.2kmはフェリーで接続)は中国最大の原油積出し港である。勝利油田(中国第2の油田、黄河河口地帯)とパイプラインで結び、5万トン級と20万トン級の2バースを有している。また全国3位のコンテナ取扱額(91年、18.4万TEU)を有し、第3世代コンテナ船(5万トン級)が接岸可能な専用埠頭(青島埠頭、4バース)がある。

青島港の21世紀に向けての大規模開発は黄島東側の前湾港区の開発にある。前湾港区の第1期計画完了は93年で、6バース(石炭用2バース・雑貨用4バース)の深水岸壁を建設し年間1,700万トンの貨物処理能力を

有する。第2期完了予定は98年で、更に6バース（3つのコンテナバースを含む）を建設し、新たに315万トンの処理能力を付加する。第3期計画完了予定は2000年で、9つの新バース（コンテナ用6バース・雑貨用3バース）を建設し、710万トンの処理能力をさらに付加し、90万TEUコンテナ積出し能力を前湾港区で有する計画である。特にこのコンテナバースは第4世代（水深15m以上・コンテナ積載3～4千TEU以上の5万トン級船舶接岸可能）のそれとして計画されている。また前湾港区の石炭用埠頭（2つの5万トン級埠頭）は、2期計画終了時点で年間2千万トンの石炭輸出能力を有することになる。

青島港の意欲的な将来計画を概述したが、その貨物取扱量を東アジアの関連する他港と比較してみよう。表Ⅲ-1と表Ⅲ-3を比較してみれば明白のように、コンテナ取扱量は2000年の拡張予定を考慮にいれても、極めて小さい（1桁小さい）。しかし一般貨物を含めての取扱量（外貿・内貿）は2000年には、1億トン以上と東アジア有数の規模となる。例えば、90年の釜山港6,333万トン³⁾、91年の神戸港17,408万トン（フェリー航送車両分を除くと7,270万トン⁴⁾、下関港1,240万トン（フェリー分を除くと498万トン⁵⁾、博多港2,545万トン（フェリー分除外⁶⁾、92年北九州港9,583万トン（フェリー分を除くと5,752万トン⁷⁾となっている。青島港の港湾規模に比して、取扱額（特にコンテナ貨物）が少ないのは、後背地の市場規模・港湾へのアクセス（道路/鉄道）・港湾経営（サービス）等にまだまだネックがあるからといえる。早急なる改善が要求される。

最後に、青島市全体の将来計画を概観する中で青島港の将来展望をみてみよう⁸⁾。

青島の将来計画を端的に表すものとして、「一園三区三線」というものがある。一園とは、青島市の東部（労山区）にテクノパーク（計画面積58.5km²）を建設しようというものである。その中に、大学・研究機関・企業（国内・外国とも）を誘致してハイテク技術産業を発展させることを目的としている。三区とは、従来の経済技術開発区建設計画を拡大したもの

である。すなわち、経済技術開発区、保税区2.5km²（将来的には規模を拡げて自由貿易区へ）、旅遊区（レジャー区）1.8km²の三区で、全部で150km²となり黄島全体の開発となる。三線とは、煙台—青島間230kmの1級国道（91年開通）、済南—青島間320kmの高速道路（93年末開通予定）、環膠州湾高速道路83km（94年開通予定）であり、道路両側に多くの企業（郷鎮企業・三資企業等）の集積をはかることになっている。また膠州湾の両岸を直接に連結するインフラ建設として橋（16km）とトンネルの両案が青島市の21世紀を決定づける大プロジェクトとして真剣に検討されている（どちらの案を採用するか未定）。

青島港の将来展望として、中国ランドブリッジの可能性も考えられる。すなわち、青島—北京—ウランバートル—シベリア鉄道という経路である。従来、シベリアランドブリッジ（ナホトカ・ウラジオストック経由、シベリア鉄道でロッテルダムへ、約13,000km）に代わるものとして、連雲港—西安—シルクロード—中央アジア—シベリア鉄道（約12,800km）が有力視されていた。しかし、青島港を起点とするそれは、種々の点で利点が多い。港自体の良質性（花崗岩で土砂堆積が少なく、大水深港湾建設が可能）、後背地の大きさ（首都北京を始めとして人口稠密地帯を持つ）、距離的に連雲港のそれと比較しても大差ない、などがあげられる。だが各種インフラの整備状況は未だ途上である。

後背地の産業開発・集積およびその他インフラの整備状況（特に港湾のハード・ソフトの整備、それへのアクセス）が、今後の各港の位置を決定するものと思われる。

②天津港について⁹⁾

天津市は人口（郊外人口を含む）が900万人を超え、上海、北京に次ぐ中国第3の都市である。また直轄市で行政的には省と同格であり、市域内に13の市内区と5つの県を有する。北京まで120kmの距離を高速道路で結んでいる。

天津港は、旧港（塘沽港）と天津新港よりなる。天津新港は天津市の東

部（市中心から50km）に位置し、海河（中国で第3の水量を有するといわれている）の河口に拓け（旧港は河口の少し奥）、渤海湾に面している。

港湾地域（陸上部分）は全体で18km²あり、97年までに新港の北側（天津経済技術開発区に隣接して）に、新埠頭（コンテナ埠頭を含む）が建設される予定である。現在、47バース（一般貨物・コンテナ・旅客）を持ち1991年の貨物取扱量は、2,377万トン（内、約8割が外国貿易貨物）であるがこれを2000年には、1億トンに拡大する計画を遂行中である。港湾機能は多目的であり、穀物バース（年間350万トン取扱能力）、塩輸輸出用バース（年間320万トン取扱能力）など多様な雑貨を扱っている。また7つのコンテナバースを有し、その取扱能力は年間70万TEUであるが、実績は33.9万TEU（91年、中国2位）とまだまだ余裕がある。

渤海湾に面した新港（航路の水深は11m）は、5万トン級船舶の接岸も可能な埠頭もあるが、旧港（河港）は、せいぜい5～7千トン級の船舶までである。結氷期は12月～3月であるが、船舶の航行には差支えない（氷の厚さ、1.5cm～4cm）。

さて天津市の東南部は大規模な経済技術開発区（中国政府の認可84年）の建設が進行中であり（2005年完成予定、全体で33万km²/93年までに8km²供用）、93年8月までに認可された三資企業1,460件、操業中530件にのぼっている。また91年、開発区に隣接して保税區が設立され、93年現在、5km²の規模であるが、将来的にはより拡大した自由貿易地区として構想されている。

天津は、北京の門／華北・東北地域のドアと称されている。環渤海の2つの高速道路（天津—天津新港／瀋陽—大連）と北京—天津間の高速道路も既に開通している。将来的には北京・天津間はメガロポリスとなり、高速道路沿線は先端産業が連なって立地する地帯となるように構想されている。今後も、このような背景をもち、天津港は貨物取扱量（コンテナも）の大幅な拡大が展望できるが、中国ランドブリッジの起点となるには、重要な難点が存在する。それは、河口に位置する港湾であるということであ

る。一説には、年間に貨物取扱量と同量の土砂が堆積するといわれている。港湾当局は、浚渫土をもって今後の新港建設を計画しているが、それにしても毎年、浚渫に膨大な経費がかかることが問題である。

③大連港について¹⁰⁾

大連市は、遼東半島の南端に位置し、92年人口532万人（管轄地域全体）、市部約242万人となっている。中国の計画単列都市の一つで、管轄地域は3市、1県、6区におよぶ。

大連港は、貨物取扱量で中国第3位（92年、6,000万トン）、コンテナ取扱量で中国第4位（91年、17.3万TEU）、外国貿易貨物取扱量で中国第1位（92年、約3,800万トン）となっている。不凍港であり、大水深岸壁も有す。92年現在、多様な品目（石油・石炭・穀物・一般貨物・コンテナ）を扱う62のバースがあり、その中で29バースが1万トン級以上の船舶接岸可能となっている（原油バースは10万トン級可能）。現在、遼寧省・東北地方の経済発展により大連港の能力は限度に近づき、大連湾の東側（現存の大連港は湾の西の端）の大窯湾に大連新港が建設中である。この新港のすぐ西側に大連経済技術開発区が隣接している。この新港建設は、第7次5カ年計画の重要プロジェクトに位置付けられている。92年までに水深12mの4つのバースが完成していて、第1期工事で10バース、完成時には100バース（年間取扱量6千万トン）の港湾計画である。

大連市にも大規模な経済技術開発区がある。92年時点で、開発面積1,000ha、契約企業306件、投資額14億ドルであり、第2期計画（2000年まで）で2,000ha、15万人雇用を予定している¹¹⁾。

その他の交通も、国内外のネットワーク形成が進んでいる。毎年、2,000隻以上の貿易船舶が出入りし、92年現在、13の港（ロッテルダム・香港・神戸等）との間で国際定期航路がある。

また、環渤海（遼寧省）の大連の補完港（遼東半島をはさんで両翼に位置）として丹東（大東）港と錦州港がある。大東港は主として、遼寧省東部と吉林省、錦州港は遼寧省西部と内蒙古を連結して内的発展をめざして

いる。特に3つの3万トンバースを持つ大東港¹²⁾(鴨緑江河口)は、94年時点で年間125万トンの貨物取扱額を予定している。そして、中国東北地区との窓口としてだけでなく、北朝鮮(新義州)との国境貿易の拠点港としても注目されている。また高速道路は92年9月に、大連-瀋陽間(375km)が全線開通しているが、丹東市と大連市を結ぶ鉄道は、途中、未完成であり早急なる開通が望まれている。

最後に、戦前は「北の真珠」とよばれ、現在は「北の香港」をめざしている大連港の展望にふれておきたい。青島港と同様、港自体の条件は抜群である。特に、不凍港と大水深港および港湾の大拡張計画等の好条件が存在する。しかし、近い将来の中国ランドブリッジの起点港となる可能性についてみれば問題点も存在する。第一に、連雲港、青島港と比べて欧州への道は少し遠距離となる。第二に、大連港は東北地区と深く物流ネットワークを形成しているが、現在のところ、中国のその他地域と比べて経済後背地としては貧弱である。大連港の将来は、環日本海地域、特に東シベリア地域と連動した朝鮮半島・中国東北地区の経済発展に依存している。

さて環黄海沿岸のその他の港として、威海港、煙台港、東営港などがある¹³⁾。威海港は戦前、英国の要衝、威海衛で、青島港などと比較して規模は小さいが山東半島突端に位置する天然の良港である。90年6月、仁川港との間にフェリー航路(現在、週2便)が開設され、韓国企業(92年9月時点で国別累積投資契約件数で香港に次いで2位)を中心にした外資導入が急ピッチである。市の東部には経済技術開発区(輸出加工区も含む)が設定されている。93年末までに煙台-威海間の鉄道が敷設される予定であり、高速道路も急ピッチで建設中である。

煙台港は中国の幹線鉄道である膠濟線(煙台-済南)の終点である煙台市に立地し、川をはさんで西側に経済技術開発区(青島市とともに84年認可)を持つ。煙台港は、年間1,200万トンの貨物を取扱い、国際定期コンテナ航路(香港・神戸・大阪・名古屋など)を数本有している。以前は煙台市の一部であった威海市の間で相互補完関係に立つと同時に現在で

は、次第に港間競争の関係に入りつつある。

東営港は、背後に中国第2の産油量を持つ勝利油田を有し黄河河口に立地している。従来は、黄河デルタという性格上（堆積土砂の多さ・湿地あるいは塩を含んだ荒地）、本格的な港湾建設は計画されていなくて、原油はパイプラインで国内外に送られていた（輸出は青島港より）。しかし現在、渤海湾沖合に2.3kmの2つ堤防（防砂のため）を建設し、港湾（水深5.5m）を持つに到っている。そして大連港間をフェリーで結んでいる。現在、東営市は石油精製を基軸にした大規模な化学工業を建設中（一部稼働）であり、将来的には、原油輸出だけでなくファインケミカル製品を直接に輸出できる港湾建設を計画中である。その場合、更に沖合に向って12kmのびる2つの堤防を造り、水深10～15mの本格的な港湾建設を計画している。そしてそれにより、東営市・東営港が黄河流域全体（奥地まで）の開発の中心になることを展望している。

現在、このように環渤海・黄海沿岸の大小さまざまな港が、各地域経済発展の命運を賭けて、意欲的な（現実の経済規模に比べて過剰ともいえる）港湾建設・港間競争に邁進している。しかし、現実的には中国の東北部・華北部のグローバルな物流展開を担うのは大連・天津・青島の3港であり、中国ランドブリッジの起点港の位置をめぐって熾烈な競争をするものと思われる。この点からみれば、その他の港はこれら3港の物流ネットワークの中で如何なる分業をになうのかが問題になる。しかし、他方で物流のリージョナル化（近い地域における国際直行航路での結合の緊密化）という点からみれば、これら中小の港はこれからが正に港間競争の修羅場である。整合的な、協調的な港間分業の形成は近い将来には予見できない状況である。

3. 90年代の韓国（特に釜山港と光陽港）の港湾展望

①韓国港湾の概況

韓国では大規模国際物流（特にコンテナ貿易）に適した港湾は以外と少

ない。環黄海貿易に地理上有利な条件を持つ西海岸は、干満の差の大きさから大水深を要する大型船舶（特にフルコンテナ船）の接岸は非常に困難である。例えば、西海岸で代表的港湾である仁川港をみてみよう¹⁴⁾。

仁川港は、首都ソウルの西方35kmにあり京仁工業地帯を経済後背地に持つ。閘門式港湾であり、港湾の広さは150haあり年間2,000万トンまでの貨物取扱いが可能である(92年現在、48バース)。環黄海貿易の拠点港であり5万トン級船舶の接岸も可能であるが、干満潮位差(最高10m)からこれ以上、大規模な拡大は期待できない。21世紀の仁川の物流計画の主点は、東アジアのハブ空港を目指す新仁川国際空港の方にあるといっ

よい。その他の西海岸の主な港としては、北から牙山、群山、木浦などがある¹⁵⁾。いずれも西海岸開発の拠点港になるべく期待されているが、自然的条件(潮位差の大きさ)のネックは大きく、港の規模は小さい。その中で特に木浦は、環黄海貿易の拠点港(中国ランドブリッジの起点港を目指す連雲港と姉妹都市)になるよう期待が大きい、それに足る設備を有していない。92年現在、わずか4バースで埠頭の総延長約800m、水深4～8mである¹⁶⁾。現在、5万トン級船舶接岸可能な新港(水深10～20m)の建設計画(第3次国土総合開発計画)があるが、ここでも潮位差(最高約5m)の問題が立ちだかっている。

国際港湾として、すぐれた自然的条件を持つ韓国南岸(全羅南道・慶尚南道)は後述するとして、その他に韓国東海岸には、蔚山港、浦項港、束草港などがある¹⁷⁾。蔚山港は現代自動車・現代造船の専用港であり、浦項港は主として浦項製鉄所関連の移出入資材を扱う工業港である。両港とも大規模な設備を有するが、多様な商品を扱う国際貿易港(特に大規模コンテナ港)としては、現在のところコンテナ設備の未整備により不適合である(蔚山港/62バース・埠頭の総延長5,800m、浦項港/39バース・8,900m)。束草港は江原道ではほとんど唯一の港であり、北朝鮮まで数十kmの好立地なので環日本海貿易の拠点港として日本側(特に北陸諸県)

表Ⅲ-4 釜山経済の全国比重

区分	単位	1975			1991		
		全国	釜山	比重	全国	釜山	比重
人口	千人	35,281	2,454	7.0%	43,268	3,893	9.0%
製造業事業所数	事業所	22,787	2,527	11.1	*	6,583	10.4
製造業従業員数	千人	1,420	251	17.7	*	383	12.4
製造業附加価値	10億ウォン	2,828	320	11.3	*	3,978	7.2
製造業生産額	10億ウォン	8,170	1,100	13.5	*	11,339	7.6
輸出実績	億ドル	51	12	23.9	735	72	10.2
預金銀行預金	10億ウォン	2,779	286	10.3	98,508	8,131	8.3
預金銀行貸出金	10億ウォン	2,906	308	10.6	89,416	7,633	8.5
手形交換額	10億ウォン	34,285	3,359	9.8	6,056,272	172,536	2.8
海上貨物量	千トン	68,209	16,739	24.5	413,180	63,325	22.4
コンテナ貨物量	千TEU					2,273	95.0
観光収入	千ドル		13,626	9.7		410,189	11.7

(注) *は89年の数値, **は90年の数値
 「原出所」釜山商工会議所「釜山経済懸案事項」1992年6月, および釜山商工会議所「釜山地域経済指標1991」91年6月
 「出所」表Ⅱ-1と同じ, 176頁

表Ⅲ-5 海上貨物量の展望および全国比重 (単位:千トン, 万TEU, %)

区 分		実績		展 望			年平均増加率	
		1990	1991	1996	2001	2011	'89-2001	'89-2011
海 上 貨物量	釜 山	63,325	77,175	84,592	100,353	132,966	5.6	4.3
	全 国	282,665	356,601	449,919	562,034	778,749	3.9	3.2
	比重(%)	22.4	21.6	18.8	17.9	17.1	—	—
輸 入 貨 物	釜 山	24,502	26,853	29,772	35,278	46,320	4.2	3.5
	全 国	172,277	172,441	215,862	267,483	365,353	3.7	3.1
	比重(%)	14.2	15.6	13.8	13.2	12.7	—	—
輸 出 貨 物	釜 山	29,780	40,988	44,296	53,225	71,789	6.8	5.3
	全 国	47,505	72,962	97,844	132,730	202,390	4.4	3.6
	比重(%)	62.7	56.2	45.3	40.1	35.5	—	—
沿 岸 貨 物	釜 山	9,100	9,334	10,524	11,850	14,857	7.1	5.0
	全 国	125,800	111,198	136,213	161,821	211,006	2.1	2.1
	比重(%)	7.2	8.4	7.7	7.3	7.0	—	—
コ ン テ ナ	釜 山	227	264	284	328	394	6.9	5.2
	全 国	239	293	430	604	884	2.6	2.5
	比重(%)	95.0	90.1	66.0	54.3	44.6	—	—

(資料) 海運港湾庁

「原出所」釜山商工会議所「釜山地域経済指標1991」91年6月

「出所」表Ⅱ-1と同じ。178頁

の期待も高いが、まだまだ設備は漁港の域を脱していない(2バース・埠頭の総延長260m)。

②釜山港の限界と新国際コンテナ港(新光陽港)の建設¹⁸⁾

釜山経済の韓国全体における比重は表Ⅲ-4にみるように、全体的に落ち込んでいる。特に製造業生産額、輸出実績、手形交換額等の低下が目立つ。しかし、コンテナ貨物量の全国シェア(90年95%)は圧倒的である。

釜山港の海上貨物量は、全国比は24.5%(75年)から22.4%(90年)へと若干落ちてきているものの、過去3段階の港湾拡張により堅調かつ順調に伸びてきたといえよう。しかし今後、韓国全体の爆発的な物流の伸びに対して、釜山港の処理能力の立ち遅れが懸念されている(特に輸出貨物、表Ⅲ-

表Ⅲ-6 釜山港のコンテナ処理能力

(単位：千TEU)

区 分	1991	1996	2001	備 考
推定貨物量	2,450	3,130	3,610	1段階：45万 TEU 2段階：45万 TEU 3段階：96万 TEU *在来埠頭処理能力 36万 TEU
処理能力	2,220	1,860	1,860	
4段階能力	—	1,200	1,200	
小 計	2,220	3,060	3,060	
過不足	▲230	▲70	▲550	

(注) ▲は処理能力の不足量をあらわす
「原出所」表Ⅲ-4 と同じ
「出所」表Ⅲ-5 と同じ

表Ⅲ-7 年度別コンテナ処理能力

(単位：万TEU)

	1995	1996	1998	2001
コンテナ貨物量	420	460	541	690
処理能力 釜 山	306	306	306	306
光 陽	—	96	144	240
その他	40	45	45	45
過 不 足 (光陽港未開発時)	▲74	▲13 (▲109)	▲46 (▲190)	▲99 (▲339)

(注) ▲は処理能力の不足量をあらわす
(資料) 麗水地方海運港湾庁「業務概況」1992年11月
「出所」表Ⅱ-1 と同じ、172頁

5)。現在、圧倒的な競争力とシェアを有するコンテナ貨物にこの傾向が顕著である(表Ⅲ-6)。第4段階の拡張計画(120万TEUの拡張、総処理能力306万TEUへ)が終了する96年までは、なんとか貨物量(予定)と処理能力の均衡が得られるが、それ以降は処理能力の不足が顕著になる。

また港湾当局は、91年12万TEU(全体の5%)のTS(トランシップ)

表Ⅲ－8 主要港コンテナ貨物量の展望

(単位：千TEU)

区 分	1991	1996	2001	2006	2011
釜 山	2,645	2,884	3,282	3,617	3,938
光 陽	—	981	2,187	3,164	4,225
仁 川	202	248	284	313	333
馬 山	86	224	289	315	341
合 計	2,933	4,297	6,042	7,409	8,837

(資料) 海運港湾庁「釜山港広域開発基本計画」1989年6月
 「原出所」表Ⅲ－5と同じ
 「出所」表Ⅱ－1と同じ、179頁

貨物を2001年には320万TEU(全体の50%)に引き上げる計画である(これは他のアジア主要港と同水準)。港湾処理能力の拡張と2ポート・システム(光陽港のTSコンテナ港化)の実現を目指している。

現在、全羅南道の麗水圏(麗水・麗川・光陽・順天)¹⁹⁾では21世紀に向けて、港湾機能の大幅な増強が計画されている。その中でも、光陽港の拡張は画期的である。光陽製鉄所の完成(年産1,200万トン)による鉄鋼用埠頭(4バース)の新設のほか、大規模コンテナ埠頭(10バース)を建設予定である。2001年には、5万トン級船舶接岸可能な港湾の出現である(240万TEUの処理能力、表Ⅲ－7)。その結果、韓国主要港のコンテナ貨物量の展望は、表Ⅲ－8にみるような、釜山港と光陽港を基軸にした2ポートシステムの確立になる。

さて、21世紀に向けての釜山経済開発計画は、以下の3点に要約できる。第1に、工業部門の先端技術化および先端技術の開発、第2に、釜山を国際情報ネットワーク・国際物流における東アジアの中心として計画、第3に、海上新都市(釜山湾)の建設があげられる。その中で、中心となるのは第2番目の計画で、具体的には、釜山を起点とする国際複合一貫輸送(シベリアランドブリッジ・アメリカランドブリッジ)の確立と釜山/ソウル高速鉄道計画の実現、大規模ICD(内陸通関基地)の建設(釜山郊

外、梁山に94年着工予定)、国際総合物流センターの建設(93年認可のWorld Trade Center Pusanの入居予定)、国際大学(MBAコース設置)の開設などが計画されている。

しかし21世紀以降、人工島の建設如何にも左右されるが、釜山港はこれ以上の飛躍的拡大は望めず、2ポートシステムの下で新光陽港との港間分業(貿易相手地域・取引商品)が期待される。

4. 西日本地域(特に下関港・北九州港・博多港)の海運・港湾の現況と将来展望²⁰⁾

現在、西日本地域をみると表Ⅲ-9にみるように、神戸港を中継港として、仕出国(韓国・中国・台湾)→仕向国(アメリカ)、仕出国(アメリ

表Ⅲ-9 神戸港経由の外貿コンテナトランシップの仕出国・仕向地域別貨物量(1991年)

(単位:トン)

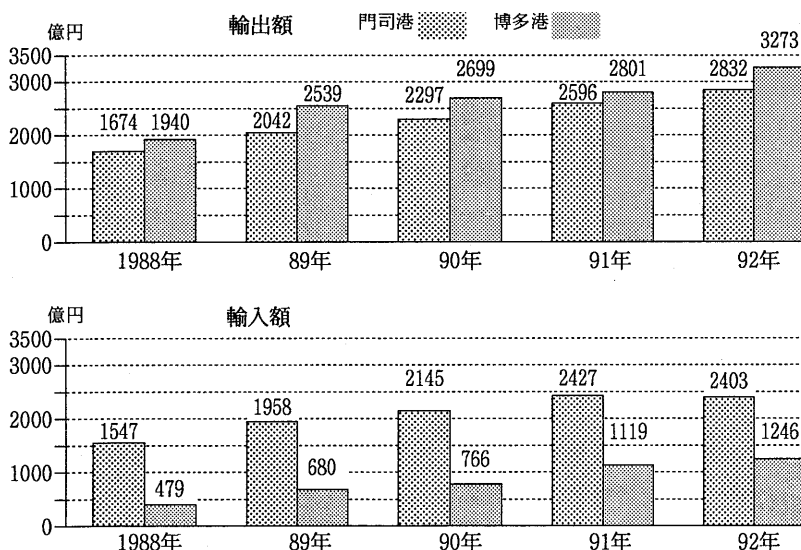
仕向 仕国 仕出国	アジア					北米	欧州	その他	合計
	韓国	中国	台湾	香港					
アジア	283,184	82,284	24,334	25,016	9,057	2,279,294	33,360	252,897	2,848,735
韓国	136,845	—	1,123	17,608	2,673	825,988	30,054	20,543	1,013,430
中国	35,364	—	—	2,415	6,276	970,432	2,695	173,780	1,182,271
台湾	18,696	18,169	503	—	—	212,986	272	16,020	247,974
香港	16,814	15,310	—	1,149	—	201,923	8	20,579	239,324
北米	1,950,542	609,237	624,322	147,107	113,356	878	33	78,955	2,030,408
欧州	34,101	25,871	3,146	3,278	1,407	982	—	3,088	38,171
その他	129,462	15,834	97,828	2,577	3,827	17,906	37	382	147,787
合計	2,397,289	733,226	749,630	177,978	127,647	2,299,060	33,430	335,322	5,065,101

「原出所」神戸市港湾局「神戸港大観」

「出所」関西交通経済研究センター『関西交通経済ポケットブック93年版』

カ)→仕向国(韓国・中国・台湾)というコンテナトランシップ貨物の大きな流れがある(神戸港自体のコンテナトランシップ貨物比率は、91年、13.0%で、50%を超えるアジアの他のメインポートには及ばない)。九州各港の輸出入コンテナ貨物も、神戸港をメインポートとする割合が依然として高い(九州地方、輸出の53.5%、輸入の39.2%/中国地方、輸出の78.1%、輸入の67.9%、「85年全国輸出入コンテナ貨物流動調査参照」)。しかし80年代後半以降、博多港・北九州港・福岡空港では新国際航路の就航が相次ぎ、九州各地の外資コンテナ貨物はこれらの港から直接移出入される場合も多い。また九州圏荷主へのアンケート(88年3月/九州海運振興センター)によれば、神戸港等から九州圏内港湾への変更を望んでいる荷主は、対中国貿易の8割以上、対東南アジア貿易の6割以上となっている。諸条件さえ満たされれば、メインポートの変更の可能性は十分ある

図Ⅲ-1 門司港・博多港のコンテナ貿易額推移



「出所」門司税関調査統計課「1992年分 門司港及び博多港コンテナ貿易概況」

表Ⅲ-10 博多港・福岡空港の対韓国貿易（価額と門司税関管内比）

項目 年	博 多 港				福 岡 空 港			
	輸 出		輸 入		輸 出		輸 入	
	億円	%	億円	%	億円	%	億円	%
86	2.6	0.1	47.5	2.1	181.2	7.8	76.2	3.4
87	2.7	0.1	77.4	2.7	243.8	9.9	108.0	3.8
88	4.4	0.2	130.5	3.5	340.4	13.2	125.6	3.4
89	18.5	0.7	201.4	4.7	317.4	11.3	115.0	2.7
90	19.2	0.7	185.6	4.3	353.8	12.7	157.2	3.7
91	40.6	1.3	256.3	5.8	417.9	13.5	197.7	4.5
92	73.9	3.0	237.9	6.4	268.7	10.9	143.2	3.8

（注）千万円未満は四捨五入

「出所」『門司税関外国貿易年表（各年度版）』、その他門司税関資料

と思われる。その条件とは、新国際航路の開設、既存航路の増便、そのための港湾施設（コンテナ埠頭、保税上屋・倉庫、道路）の整備拡充、海運業者の誘致、夜間・休日荷役体制の確立などである。

近年の九州・山口地域のコンテナ港湾間の競争は熾烈である。特に、北九州港（門司港）と博多港では外貿コンテナ航路を次々と開設し、増便も図っている。その結果、輸出コンテナ額では、87年に博多港が門司港を抜き、現在、両港は拮抗している。輸入コンテナ額に関しては、先発の門司港を後発の博多港が急追する展開である（図Ⅲ-1）。またここ数年、変動がありつつも、博多港・福岡空港の対韓国貿易のシェアは増加のトレンドにある（表Ⅲ-10）。逆に、かつて圧倒的シェアを誇った下関港の対韓国貿易は、その比重（全国比・門司税関管内比）を徐々に低下させてきている（表Ⅲ-11）。熾烈な福岡市と北九州市の経済圏内中枢をめぐる競争は、弱小経済（港湾）に多大の影響をあたえているのである。

これはまた、表Ⅲ-12・Ⅲ-13にみるように、衣類の対韓国輸入をめぐる競争にも反映している。韓国からのこの品目の輸入に関しては、圧倒的シェアを維持していた下関港を、87年以降、韓国定期航路（小型コンテナ船）を開設した門司港が急追している展開である。その中で、下関港

表Ⅲ-11 下関港の対韓国貿易額（全国、門司税関管内比）

項目 年	輸出総額	門司税関 管内比	全国比	輸入総額	門司税関 管内比	全国比
	億円	%	%	億円	%	%
1971年	40	14.0	1.3	92	76.0	9.6
1985年	883	41.4	5.2	1,779	80.3	18.2
1986年	996	42.9	5.7	1,848	82.2	20.9
1987年	1,102	45.4	5.8	2,226	78.7	19.0
1988年	1,093	42.5	5.5	2,641	71.3	17.4
1989年	1,101	39.3	4.8	2,833	66.5	15.8
1990年	1,070	38.5	4.3	2,778	64.7	16.4
1991年	1,158	37.5	4.3	2,820	63.9	16.9
1992年	934	37.7	4.1	2,360	63.2	16.1

（注）1億円未満は四捨五入

「出所」門司税関調査統計課，下関税関支署「年度別貿易概況・年度別外国貿易年表」

の対韓国貿易の大部分を担う関釜フェリーは、一海運会社の実績としては例外的に高く、健闘している（92年の対韓国貿易額シェア，門司税関管内比／輸出36.3%，輸入58.6%，全国比／輸出4.0%，輸入14.9%）。また関釜フェリーは、86年と比較してもそのシェアが大きく落ち込んでいないことは、注目に値する（86年，門司税関管内比／輸出41.8%，輸入58.3%，全国比／輸出5.5%，輸入14.8%）²¹⁾。

西日本の主要3港のコンテナ物流をみると²²⁾，80年代前半までは博多港が九州一円を，下関港が韓国貿易の中継港として全国一円に，北九州港は基本的には九州一円だが一部，山口県を物流圏内として，各集配エリアを保持していた。しかし80年代後半になると，博多港のコンテナ航路の新設等により，博多港の勢力圏が広がり，その結果，西日本地域の主要港湾の勢力圏の分布が変化し始めている（特に，北九州港の輸入物流が博多港・下関港との対抗上，近畿・中部・関東圏への拡がりをもせは始めている）。その結果，物流メリット（倉庫・運輸・乙仲業・各種港湾業）の大半は経済圏内中枢（この場合は福岡市）に吸い上げられる（ストロー効果）

表Ⅲ-12 下関港の韓国衣類輸入額(全国比・門司税関管内比) (単位: 万ドル)

	下 関 港			韓国衣類 輸入総額(全国)
	金 額	対管内比	対全国比	
1981年	5,021	92.6 %	8.2 %	61,393
1985年	12,002	98.9	19.4	61,995
1986年	23,509	97.5	24.0	98,036
1987年	37,582	83.6	21.4	175,750
1988年	56,226	64.5	21.2	264,842
1989年	66,566	61.5	21.2	314,380
1990年	56,461	60.1	23.0	245,028
1991年	64,737	62.3	27.8	232,814
1992年	53,068	58.3	24.4	217,309

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

表Ⅲ-13 門司港の韓国衣類輸入額(全国比・門司税関管内比)
 (単位: 万ドル)

項目 年	金 額	管 内 比	全 国 比
1986年	497	2.0 %	0.5 %
1987年	7,300	15.7	4.2
1988年	29,773	34.2	11.2
1989年	38,084	35.2	12.1
1990年	35,399	37.6	14.4
1991年	37,390	35.9	16.1
1992年	36,176	39.8	16.6

(注) 1万ドル未満は四捨五入, 管内比は円ベースによる
 「出所」表Ⅲ-12

傾向もみえはじめ, 経済波及効果の不均衡も現われる。そして, 中枢一周辺の重層構造は, 最終的には東アジアの中枢・東京への極集中となっていく構図が予見できはしないだろうか。

現在は、この重層構造への移行の過渡期にある。将来的に、この重層構造の中で如何なる位置を占めることができるのか、という熾烈な港間競争の渦中である²³⁾。換言すれば、地域経済内あるいは局地経済圏内中枢をめぐる競争である。現時点では、形式的な（だからこそ調和的な）港間の機能分担・機能分業の論議は非現実的である。

(注)

- 1) 日本海上コンテナ協会『1990年代前半のコンテナおよびコンテナ船需要予測調査報告書』1991年参照
- 2) 青島市城郷建設委員会「青島港概況」、青島市人民政府経済発展研究中心および青島大港公司ヒアリングより。
- 3) 釜山商工会議所「釜山経済懸案事項」1992年6月
- 4) 関西交通経済研究センター『関西交通経済ポケットブック 93年版』
- 5) 下関市港湾局『下関港統計年報92年版』
- 6) 福岡市港湾局『博多港統計年報92年版』
- 7) 北九州港湾局『北九州港港勢92年版』
- 8) 青島市城郷建設委員会と青島市人民政府経済発展研究中心へのヒアリング、前掲『九州地方の対北東アジア経済交流に関する基礎的調査報告書』第5章参照。
- 9) 天津港湾局・天津市対外経済貿易委員会・天津経済技術開発区公共関係部資料および南開大学（国際経済系）ヒアリングより。
- 10) 『九州地方の対北東アジア経済交流に関する基礎的調査報告書』（第4章「遼寧省の経済発展と経済構造（杜進，高木直人論文）」）参照。93年東アジア（環黄海）都市会議資料参照。
- 11) 現在、大連経済技術開発区内で日中合弁で工業団地（約217ha）開発プロジェクトが進行中である。総投資額、約6,250万ドルで約80社（日本企業中心）の企業誘致を予定している。通産省『経済協力の現状と問題点』93年版、151頁参照。
- 12) 丹東地区には2つの港がある。鴨緑江河口が大東港、その上流60kmの河添いに小規模な浪頭港がある。現在、大東港は東港市、浪頭港は丹東市に行政上、所属する。丹東市当局資料より。
- 13) 前掲『九州地方の対北東アジア経済交流に関する基礎的調査報告書』第5章参照。また東宮港に関しては東宮市人民対外友好協会および東宮市経済研究中

心資料より。

- 14) 92年東アジア(環黄海)六都市会議資料, Ministry of Transportation (Korea), *Statistical Yearbook of Transportation 1992*, p. 222
- 15) 『九州地方の対北東アジア経済交流に関する基礎的調査報告書』第6・7章(林一信・桜井浩論文)参照。
- 16) 同上書 170頁, *Statistical Yearbook of Transportation 1992*, p.222
- 17) *ibid.*, p. 223
- 18) 前掲『九州地方の対北東アジア経済交流に関する基礎的調査報告書』第7・8章参照。
- 19) 同上書171~172頁, 178~179頁。
- 20) 同上書187頁~190頁, 川本忠雄「東アジアにおけるダイナミズムと物流革命の進展」『下関市立大学論集』第35巻第2・3合併号, 92年1月, 第3章。
- 21) 門司税関調査統計課, 下関税関支署「年度別貿易概況・年度別外国貿易年表」, および川本, 同上論文69頁。
- 22) 大蔵省・運輸省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査(85年度・89年度分)」, および川本, 同上論文69~72頁
- 23) 下関港でも遅ればせながら, 92年10月, 新コンテナ専用埠頭が完成し, 週6便のLoLo船(韓国南星海運 88TEU)で, 関釜間コンテナ定期貨物航路が運航されている。下関市港湾局資料より。

IV. 今後の東アジア経済の方向と問題点

現在, 同時に存在している物流の2つの方向がある。グローバル化とリージョナル・ローカル化がそれである。特に後者は, 局地的経済圏・物流圏の生成として注目されているのは, 周知のとうりである。この2つの方向は, 今後とも同時に並存し発展していく2つの逆ベクトルとして認識すべきなのであろうか。

80年代の後半における冷戦体制の崩壊とともに, 国境で区切られていた各国民経済の従来の境域の再編成が進行している。それは, 民族上・宗教上・政治イデオロギー上の理由を含む国家の再編成の進行でもあり, また地域経済の自立化の動きでもあり, あるいは国境貿易の急拡大・国境を

超えた物流圏の登場という現象でもある。しかしリージョナル化・ローカル化の動きは、国民経済の枠組みの再編成の現象形態の一つでもあると把握するならば、変動の過渡期を過ぎるといずれはグローバル化の大きな流れの中に統合されていくものと思われる¹⁾。

しかしこれを国民経済自体の消滅ととらえてはならない。国民経済とは、単に市場レベルの統合体ではなく、その市場メカニズムを法的・制度的に保証する上部構造を含んだ有機的総体として存在しているからである。すなわち、国家に総括される市民社会として存在している²⁾。資本主義社会を前提にするならば、分析の単位としての国民経済のみならず、その枠組みの変化・再編・再統合という動きはありつつも、実体としてもかなりの歴史期間存在していくと理解するのが現実的であろう。

つづいて、現在の世界経済の分極化について。世界経済の3極化傾向の中で、アジア・太平洋地域では、米国主導のAPEC指向グループと米国の影響力の軽減を目指すEAEC的指向グループ(ASEAN)との間で綱引きがつづいている。しかし東アジアだけの域内統合は、ともすれば米国のプレゼンスを過大視するあまり、偏狭なアジア主義の性格を付与しがちである。また米国のプレゼンスを無視する事は、それ以上に危険である。

この間、東アジアは開放体制をとることにより発展のダイナミズムを得てきた。この点が、限られた市場を要塞の如く守ろうとするEUあるいはNAFTAと相違する点である³⁾。市場の制度的統合は、自らが享受してきた自由貿易の利点を阻害することにもなる。制度的統合をしなくても、域内は求心力を強めつつ、全体としてダイナミックな経済拡大をしているのが、現実である。APECでの主導権をとろうとする米国の最近の動きも、ダイナミックな発展をしているアジア・太平洋地域への米国の擦り寄りという側面がある。

最後に、地域経済における極集中の進展について。

現在、局地・地域経済、国民経済、東アジア経済のそれぞれのレベル・分野で、熾烈な経済単位間(産業間・港湾間・都市間等)の競争がおこな

われている。その中で、ストロー効果が現われ、極集中の進展も結果している。機能の分業、棲み分けをすることにより、重複投資を避け、経済効率を高め、共存共栄を図っていこうとする見解も多い⁴⁾。

しかし競争の過渡期である現時点での、上からの形式平等的な都市間・港湾分業の計画は、結果として経済的ダイナミズムの大きなうねりを阻害することになりはしないだろうか。現時点の東アジア経済自身が求め、そして世界的に、歴史的に求められているものは、自由な競争の進展によるさらなるダイナミックな経済発展である。

まず成長の促進が全体としての経済のパイの拡大をもたらし、その後にそれが経済各層・各单位に所得の向上という形で漸進的に浸透してゆく⁵⁾（その過程で各層間の経済格差の拡大もまた進行していくが）という傾向が現在の東アジアにはある。そして少なくとも今世紀中は、港・都市・地域の盛衰を賭けた熾烈な競争が続く東アジアである。

(注)

- 1) 同様の認識が渡辺利夫氏（東工大）にもある（「国際経済学会」第52回全国大会（大阪市大）93年10月、共通論題コメント）
- 2) 木下悦二「私にとってのマルクス」『経済評論』93年5月号、（田中素香「欧州通貨統合の根本問題」『マルクス経済学と世界経済（奥村茂次・村岡俊三編）』有斐閣、1983年、参照。
- 3) 田中素香「日米・日欧経済摩擦と地域経済圏の形成」『ポスト冷戦の世界経済』文眞堂、1992年、参照。
- 4) 筆者自身、かつては同様の考えであった。川本忠雄「我が国及び西日本の貿易の現状と方向」『下関地域振興計画調査報告書（国際総合流通センター調査）』、中国地域産業活性化センター、1990年3月、37～40頁、および川本忠雄、前掲報告書（第8章「釜山地域の発展と対外経済交流」）、187～190頁。
- 5) 60年代、世界銀行の政策はこの考え（浸透理論）の影響を受けていた。川本忠雄「米国・世銀援助政策の新路線と現代東南アジアにおける緑の革命」『経済学研究（九州大学）』第47巻第4号、1982年6月。