

日韓海峡産業圏の新展開とロジスティックス

山崎, 朗
九州大学大学院経済学研究院

<https://doi.org/10.15017/4738259>

出版情報：韓国経済研究. 1 (1), pp.49-60, 2001-03. 九州大学研究拠点形成プロジェクト
バージョン：
権利関係：



日韓海峡産業圏の新展開とロジスティクス

The Formation and Logistics of a Japan-South Korea Strait Industrial Sphere

山崎 朗*

YAMASAKI Akira

Until recently, the industrial structures of Japan and South Korea resembled each other very closely, though equity relations between Japanese enterprises and their counterpart in South Korea were rare. As a result, with the exception of certain high-technology products, manufacturing equipment and components, business enterprises in the two countries saw each other as competitors in the international market. Particularly in the major industries such as shipbuilding, textile, iron & steel, automobiles and semiconductors, Japanese and Korean manufacturers have competed fiercely in the international market.

However, Korea's deep economic crisis, which was triggered by the Asian financial crisis, and the drastic structural reforms undertaken by Korean industries to overcome the crisis, have brought about substantial changes in business relations between the two countries. Of course, we should not overlook changes in the business environment in the two economies, including the Korean government's decision to open the market to Japanese imports, increasing acquisitions of Japanese and Korean firms by U.S. and French corporations, and other developments in trade and capital transactions in the international arena.

This series of changes has played a catalytic role in transforming the traditional business relations between the two countries, at both the industry and enterprise level, from either lopsided competitive relations, or vertical divisions of labor (in which machinery and components were exported to Korea from Japan, with Korea then producing products for the U.S. and European markets using the imported machinery and components as industrial inputs).

Recently there have been some noteworthy developments in Japan-Korea business relations. First, nearly all the personal computers being marketed by SOTEC, a Japanese computer venture business, are produced at a TriGem Computer factory in Korea, and imported daily from Pusan, Korea, to Shimonoseki, Japan, on board the Kanpu ferry service, and then delivered to distributors throughout Japan. Second, SONY Electronics (Korea) Ltd. has design and engineering departments comparable to those in SONY factories in Japan, and these factories in both Korea and Japan have formed an efficient international supply chain, also making use of the Kanpu ferry service. Also, Taiheiyo Cement Corp. has acquired Sangyong Cement Industrial (Korea). Nippon Steel Corporation has acquired part of the stocks of Korean iron and steel mills. Finally, Renault has acquired Samsung Motors in Pusan (and through this, Nissan and Samsung have been integrated into the Renault group, an international automobile giant).

As a result of these developments, the structuring of a new logistic environment that utilizes existing international physical distribution networks between Japan and Korea, as a "quasi-inland transportation system" is being sought for. In Shimonoseki Port, the Kanpu ferry service currently has to wait at anchor for more than eight hours before docking, due to CIQ (customs, immigration, quarantine) problems, and this long waiting time becomes a serious obstacle to instituting efficient supply chain management.

Keywords: Japan-South Korea Strait Industrial Sphere, International Market, Japan-Korea Business Relations, Quasi-inland Transportation System, Supply Chain Management

日韓海峡産業圏, 国際市場, 日韓の企業間関係, 準国内輸送, サプライチェーンマネジメント

*九州大学大学院 経済学研究院教授

Professor, Graduate School of Economics, Kyushu University

1. 本研究の課題

日本と韓国の産業関係は、歴史的経緯もあり、構造的な関係が形成されてきた。構造的な関係とは、特定分野（造船、鉄鋼、石油化学、自動車、半導体、繊維）での激しい国際競争関係であり、かつ日本の機械系・電子系主要部品および製造装置に対する韓国産業界の極端な依存関係、韓国市場における日本製品の排除、日本市場における韓国製品の市場シェアの極端な低さ（最終製品の相互浸透の乏しさ）、韓国の構造的な対日貿易赤字であった。日本にとってもっとも地理的に近接した外国である韓国と、韓国にとって中国に次ぐ近さに位置している（北朝鮮を除く）日本との間でこのような歪んだ経済、貿易関係が形成されてきたことは、日韓両国において不幸なことであった。

しかしながら、ヨーロッパ、アメリカ企業を巻き込んだ国境を越えた産業再編成、バブル崩壊による日本経済の長期的低迷、アジア金融危機後の韓国経済の構造的変化と競争力の高い企業・製品の出現、日本製品、文化に対する韓国市場の開放政策などの環境変化によって、日本と韓国の企業間関係、産業内の競争・協調関係にも大きな変化が現れている。

本論文では、この数年に生じた日本と韓国の産業間関係の変化を整理し、今後の日韓関係の展開を考察すると同時に、そのような新しい関係の構築に際して問題となるロジスティクスについて検討を加える。とくに、北部九州地方は、東アジア最大で世界第4位のコンテナ港湾である韓国の釜山港にきわめて近く（200キロメートル強）、日本における韓国へのゲートウエーとしての役割が期待されている。

2. 日韓産業関係の新しい展開

日本と韓国の産業関係が競争と補完という構造的関係にあったことは、多くの研究によって指摘されてきた。本稿では、それらの研究のサーベイを行なう紙幅的余裕はないため、基本的構造の再確認だけにとどめ、日本と韓国の新しい企業間関係、産業間関係について中心的に分析する。近年の動向については、統計等のマクロ的データが存在しないため、新聞記事、雑誌記事等の内容に依拠している。2000

年5月に出版された谷浦孝雄編『21世紀の韓国経済』アジア経済研究所（研究双書 No. 505）における韓国主要産業の分析も鉄鋼、石油化学、自動車、造船の統計データは1997年から1998年のデータ（鉄鋼のみ1999年）に依存しているため、最近の動向についてはまったく触れられていない。また、これらの産業を研究対象とするのは、「これらの産業は、日本の産業と相互に競争する関係にあり、韓国としても今後日本を追い越すためには絶対に負けられない産業であると考えている重要な産業であるため」⁽¹⁾という認識が示されている。本研究の問題意識は、このような競争関係の変容についてである。

すでに簡単に指摘しておいたように、日本と韓国の産業間関係は、ヨーロッパの諸国間との関係と比較すればきわめて異質であった。戦後韓国の経済発展は、日本をモデルとし、日本も財閥グループごとのフルセット型（主要な産業を財閥系が一揃い揃えようとする）産業構造を目指してきたために、日本と韓国の産業構造は一部の先端産業、製造装置、部品類を除くと、相互に近似しており、そのことが国際市場での激しい競争関係をもたらしてきた。もっとも代表的な産業は造船業である。造船業は戦後日本が最大の生産国であったが、近年韓国が世界第一位、日本が第二位となっている。両国のマーケットへの相互浸透はきわめて少なく、両国とも世界市場に輸出し、世界市場で激しく競争している。このような関係が鉄鋼、石油化学、セメント、自動車、半導体、コンピュータなどの産業でもみられるのである。

造船においては、いまだその構造から脱却できていないが、他の産業では、国際的産業再編の波のなかで、日韓関係は、新しい資本関係、補完関係、協力関係、競争関係に入りつつある。

韓国企業への技術供与がブーメラン効果をもたらし、日本企業の国際競争力を低下させるとして問題になってきた鉄鋼業においても、次のような資本関係の動きがみられる。

まず、世界第二位の鉄鋼メーカーの新日本製鉄と世界第一位の浦項総合製鉄（韓国）⁽²⁾は、2000年8月に、世界の主要産業、とくに自動車産業での世界的再編に対応するために、基礎的技術開発、日本

と韓国以外の第三国（とくに中国、アジア地域）での共同事業、電子商取引、情報通信分野での戦略的提携で合意した。10月にはその範囲をさらに拡大し、環境関連、原料調達にまで広げることで合意した。新日鉄の出資比率は2.3%から2.9%に引き上げることになった。浦項は完全民営化以前には、一投資家あたり3%という出資制限が課されていたが、民営化後にはその制限は廃止されたため、新日鉄は出資比率をさらに引き上げる検討を行なっている。具体的には、次世代鋼材の共同開発のために、両者の技術者交流が開始されることになっている。生産・販売提携については、日韓両国の独占禁止法に触れるおそれがあるため、今回の包括的提携からは除外された⁽³⁾。さらに中国の上海宝山鋼鉄も新日鉄へ出資の要請を行なっており、日中韓の企業間提携に発展する可能性も出ている⁽⁴⁾。

川崎製鉄は、現代鋼管⁽⁵⁾（ウルサン市：資本金400億円）は、2000年11月に出資することで基本的に合意した。川崎製鉄はNKK（日本）やユジノール（フランス）との経営統合や提携も視野に入れており、今回の現代鋼管への資本出資は、このような国内・国際的鉄鋼業再編への対応策の一環である。川崎製鉄は、出資と同時に中間製品の供給、自動車鋼板に関する技術供与（2001年度から）も行なう。すでに川崎製鉄は、現代鋼管に対して冷延鋼板用ホットコイルを年間30万トン程度輸出している。今後は50万トンへ拡大する予定である。現在現代鋼管の筆頭株主は、現代自動車であり、川崎製鉄は、現代鋼管への資本参加によって、現代自動車への自動車用鋼板の販売拡大を目指している。これは、浦項総合製鉄と新日鉄が提携を強めていることに対する対抗策である⁽⁶⁾。

セメント業界では、よりドラスティックは再編がみられる。セメント業界最大手の太平洋セメント（日本）は、韓国最大のセメントメーカー双竜洋灰工業（ソウル）の第三者割当増資を引き受けて350億円を出資することで合意した。これにより太平洋セメントの双竜洋灰工業に対する持ち株比率は20%（優先株を含めると28%）となり、実質的には傘下に収めることになったといえる。双竜社と同数の経営陣（代

表取締役1人、取締役2人）を送り込み、経営に本格的に参加する。生産、物流面での全面的協力関係が構築されると見込まれている。この関係により、太平洋・双竜グループはスイスのホルダーバンク、フランスのラファージュ、メキシコのセメックス、ドイツのハイゼルベルガーに次ぐ世界第5位の生産能力をもつ企業グループとなる。今回の資本参加の背景には、1998年にラファージュが韓国メーカーを買収したこともある。セメント業界も鉄鋼、自動車工業と同様、ヨーロッパ、中南米企業による国際的再編と国際競争の激化が生じている。

韓国の自動車メーカーは各社とも日本の自動車メーカーの技術を導入してきた。その意味では協力関係にあるといえるが、韓国製自動車の日本への輸出、日本車の韓国への輸出は、きわめて困難な状況にあった。それに対して国際市場では、小型車市場をめぐる激しい競争関係にあった（グレード的には日本車が上位にあり、車種によっては競争関係にないものもある）。

ところが、日産自動車がフランスのルノーの傘下に入り、韓国のサムソン自動車もまたルノーに買収された（2000年9月に設立：新社名はルノー・サムソン自動車）ことにより、日産とルノー・サムソンは同じルノー系企業となった。日産自動車は、ルノー・サムソンが2002年に生産開始を予定している新型車向けに車体技術の提供する方針である。この車体はサニー、ブルーバード・シルフィなどの主力小型車で使用予定の車体であり、日産だけで2002年には90万台に達するとされている。単一の車体としては、日産最大の車体であり、ルノー・サムソンは、この車体を利用することで量産効果を活かすことを目的としている⁽⁷⁾。

韓国最大の自動車メーカーである現代自動車は、三菱自動車、ダイムラークライスラーが共同で開発し、2002年から発売予定の「Zカー」の計画に参加することを決定した。現代自動車は、2001年から日本市場に参入する予定である。2005年には日本市場で年間三万台の販売を計画しており、三菱自動車に販売面の協力を要請する。

トヨタ自動車は、2001年1月からハリアー、セ

ルシオ、アリスト、アルテツァの4車種を2000年3月に韓国ソウル市に設立した韓国トヨタ自動車を通じて販売することを発表した。日本の自動車メーカーが完成車を本格的に韓国に輸出するのは、これが初めてである。トヨタ九州（福岡県宮田町）からは、ハリヤーが韓国向けに輸出される⁽⁸⁾。

1999年7月から韓国政府が「輸入多角化品目（指定品目の輸入禁止）」政策を全面解除したのにも関わらず、ソニーコリアの99年度の売上高は前年比で3倍となった。ソニーは製品の輸入だけでなく、韓国国内での生産も馬山で行なっている。馬山の工場では、光ピックアップ、DVD プレイヤー、ハイファイコンポ、ヘッドホン、カーステレオを生産し、100%輸出している。

松下電器産業は、韓国の LG 電子と家庭用エアコンで提携することを、2001年1月18日に発表した。松下が家庭用エアコンを国内外問わず、他社から供給を受けるのは初めてである。松下はエアコンの心臓部であるエアコンコンプレッサーを50億円分 LG 電子に供給し、代わりに LG 電子からは完成品エアコンの OEM（相手先ブランドによる生産）供給50億円分を受ける⁽⁹⁾。

現在ブラウン管生産で世界1位であるサムソン SDI（韓国サムソングループ⁽¹⁰⁾）には、NEC が4.4%出資しており、ブラウン管の技術も供与している。この関係を活かし、次世代表示装置である有機 EL（エレクトロ・ルミネッセンス）分野の共同開発、共同生産のための合弁会社を設立する。NEC の表示技術とサムソン SDI の量産技術を組み合わせることで、世界百社以上が参入を計画しているこの分野での先行投資を目指すことになっている。すでに韓国国内で量産ラインの構築作業が進められており、2001年にも量産を開始する予定である。有機 EL は、電圧をかけると発光する有機材料を使用した新しい素子である。光源が不必要なため、消費電力が少なく、表示速度が速い。そのため、携帯電話、携帯情報端末（PDA）、デジタルカメラ、携帯型ゲーム機、カーナビゲーションシステムなどの小型表示装置に適しているとされている。しかし現在の技術では、単色または表示部位の一部フルカラー表示し

かできない。完全フルカラー表示が可能となれば、現在使用されている LCD に代替すると考えられており、市場規模は2004年に1,000億円程度になると見込まれている⁽¹¹⁾。

韓国の LG 電子と日立製作所は、共同で光ディスク駆動装置を開発・設計・販売する合弁会社を設立することで合意した。LG 電子の前身である金星社は、40年以上前に日立から白黒テレビの技術供与を受けており、その関係から今回の提携となった。

パソコンの普及により、パソコン用記録メディア（コンパクトディスク（CD）、デジタル多用途ディスク（DVD））を使用して情報を書き込んだり、読み取ったりする駆動装置の市場が急速に拡大している。とくに光ディスク駆動装置は、今後の光速・大容量のネットワークを支える装置として注目されている。

CD-ROM 駆動装置の1999年世界シェアは、LG 電子が17%、サムソン電子が12%で世界の上位1位、2位となっている。一方、DVD-ROM 駆動装置では、1999年世界シェアで1位松下26%、2位東芝25%、3位日立20%、4位パイオニア16%、5位サムソン電子4%と日本企業が圧倒的に高いシェアを占めている。

新会社は、日立 LG データストレージ（東京）で、資本金15億円、出資比率は日立が51%、LG が49%である。日立が開発技術で優位にある点を考慮して、出資比率はこのような配分となっている。製造部門は、両親会社に残す方針であるが、最終的にはもっとも効率的な工場での集中生産体制となる。開発の効率化、部品調達・生産コストの低下を共同で進めることにより、サムソン電子、東芝との競争に対応する⁽¹²⁾。

シャープは、液晶ドライバーの生産の一部を韓国の現代電子産業に2001年6月から委託を開始する予定である。これまでは台湾メーカーに委託していたが、需要に応じきれないため、現代電子に生産委託することになった⁽¹³⁾。

パソコン関連事業においてとくに注目すべきは、日本のベンチャー企業であるソーテックが、韓国の三宝（トライジェム）にパソコン生産を委託し、そ

の全量を下関から陸揚げしている点である。その影響を受けて、1999年の九州経済圏の韓国製パソコン輸入は、対前年比で13.5倍に急増した。この問題については、物流の問題として再度触れる。

その他、最近の日韓企業の提携の動向として、日商岩井とサムソン物産とのアジア市場の共同開拓のための包括提携、ポケットベル大手の東京ウェブリンク（旧東京テレメッセージ）と韓国のソウル移動通信との業務提携、旭電化工業のアサヒデンカコリアの設立、安川電機のソウルでのサービス会社設立、ドットウエルビー・エム・エスとウエスタンエンジニアリング（ソウル）の合弁によるデジタル監視用システムの共同生産、加ト吉の韓国の即席麺製造大手、農心（ソウル）との製品相互供給協定、物流会社の山九と太栄商船（ソウル）による太栄山九国際物流（ソウル）の設立、旭化成による東亜石油化学（ウルサン）への100億円投資、ネット企業ヒューゲン（東京）とモモ・ウェブ（ソウル）との仮想商店街運営での業務提携、リバーヒルソフト（福岡）とアジアミュージズ（ソウル）の提携による携帯コンテンツの共同販売などがある。

3. 物流の国際化がもたらす変化

ヨーロッパ、アメリカ、東南アジアとは異なり、日本においては、陸上輸送によって国際輸送を行うことはできない。その意味で、日本の都市と港湾との関係は、大陸諸国の都市と港湾の関係とは異質である。端的に言えば、島国であり、南北に細長い地形を有する日本においては、港湾の背後圏はシアトル、サンフランシスコ、ロサンゼルスなどのアメリカ西海岸の港湾やユーロポートの機能を担うロッテルダムのように広範囲に広がってはいない。それらの港と比較すれば、背後圏は狭く、都市圏と港湾との関係がより濃密である。大陸の玄関口となる港では、後背地への配送を重視した鉄道、高速道路との連結が重視されてきた。日本の港湾において、高速道路や鉄道との連結が不十分なのは、地方との物流をも海上輸送で行った結果、背後圏が限定された日本の港湾物流の特質に由来すると考えられる。

ヨーロッパ内陸の都市の中央駅には、多くの国際

列車が集まっており、内陸都市であっても国際都市になりうる。むしろ国境線沿いの内陸都市の方が、日常的国際交流が可能なため、真の国際都市ともいえる。しかし日本においては、国際港湾の存在は、国際的都市になる決定的条件となった。歴史的には長崎や函館、近年では神戸、横浜といった国際貿易港を有する都市のみが、国際都市の地位を独占してきた。日本において国際港湾の存在は、単に国際貿易の拠点というだけにとどまらず、都市のステータス、魅力的観光資源、国際コンベンション等の誘致などにおいて、他都市と差別化するための重要な役割を担うことになったのである（その役割は現在国際空港の方に移行しつつある）。

物流活動における価格はいまでも、FOB 価格と CIF 価格とに区別される。FOB 価格は船積されたときの現地価格、CIF 価格はそれに insurance（保険）と freight（輸送費）を加えた商品価格、すなわち相手先の港での価格である。FOB 価格と CIF 価格の差は、輸送の困難さと輸送のリスクを表している。

FOB と CIF の価格差は、輸送技術の発達にしたがって、急速に縮まってきた。船舶の大型化、高速化、コンテナ化、冷蔵輸送技術による輸送時間、輸送費用の大幅な低下、国際法の整備、航行ルール・ルートの設定、気象予測技術の発達、船舶の安全性向上による航海における危険性の大幅な低下は、いずれも輸送コストと保険コストを引き下げた。その結果、海外の産地と国内の市場との経済的（現実的）距離は、急速に縮まってきた。縮まったというよりも、むしろ陸送運賃の高い日本の場合、時間はかかるものの、距離の長い国際海上輸送コストの方が低いという逆転現象をもたらすまでになっている。

このような「物流革命」は、国内の生産・流通システムに大きな変化をもたらし、都市の盛衰を規定する重要な要因の一つとなる。国内輸送よりも海外からの船舶輸送の方がコストが低くなったため、コスト格差がストレートに国内生産に影響を与えるようになった。FOB 価格と CIF 価格の差は、「空間の障壁」と呼ぶことができる。輸送革命以前においては、国内の高コスト生産は、海外の低コスト生産に

脅かされることはなかった。なぜなら、FOB 価格と CIF 価格差が大きく、「空間の障壁」がバリアーとなり、国内の高コスト生産者を保護してきてくれたからである。

だが、「空間障壁」は、大きく低下した。国内生産できないものや舶来品と呼ばれてきた高価な商品だけが国際輸送された時代は終わりつつある。いまだ「空間障壁」の高い壁が存在する一部の鮮度、緊急性を有する商品（それらも航空輸送されるものが増えている）を除けば、いまや日常生活にかかわるほとんどの商品が、最適生産地点である世界各地から輸送されてくる。人参、玉葱、じゃがいも、米、魚、肉、ラジカセ、冷蔵庫、エアコン、パソコン、自動車も世界各地の港から東京、横浜、神戸などの主要港湾に運ばれてくる。

鉱物資源の乏しい日本は加工貿易国となるために、鉱物資源を輸入し、それを加工した付加価値の高い工業製品の輸出に力を注いできた。そのため海外から輸入する商品の中心は、工業製品を製造するための原料・燃料（石炭、石油、鉄鉱石など）であった。この構図はいまだに残っているが、輸入品のなかで日常の生活用品、電気機械、食料品の比率が上昇している。

人の国際移動は空港に取って替わられたため、港のかもしれない国際都市のイメージ機能は低下している。しかし、日本経済の国際化とコンテナ化の急速な進展は、国内輸送から国際輸送へのシフトを加速し、国際物流における港湾の機能を変化させている。

日本の国際貿易はある意味で「輸入超過」になっている。ここでいう「輸入超過」とは、貿易収支の赤字のことではない。日本の貿易収支はいまだ黒字である。輸入コンテナ貨物の重量が輸出コンテナ貨物の重量を上回ったことを指している。日本においては、港湾貨物全体で見れば、もともと輸入貨物の重量の方が輸出貨物よりも圧倒的に重い。石油、石炭、鉄鉱石などの鉱物資源と小麦、大豆などの食料品が輸入重量の大半を占めるからである。大きな変化は、コンテナ貨物においてみられる。

表1にあるように、輸出コンテナ、輸入コンテナともに1980年以降急速に増大している。そのなかで

も輸入コンテナ貨物の伸び率は高く、1994年に初めて輸入コンテナ貨物の重量が輸出コンテナ貨物の重量を上回った。その後、その差は拡大傾向にある。

表1 港湾取扱貨物（輸出入コンテナ）量

単位：万t

	1980	1990	1994	1997
輸出コンテナ	2,909	6,257	7,239	7,989
輸入コンテナ	1,994	5,271	7,508	8,811
合計	4,903	11,528	14,746	16,801

出所：運輸省港湾局監修『数字でみる港湾'99』日本港湾協会、1999年、9頁より作成。

輸入時代の本格化を迎えて、最大の消費地を抱える東京港の貨物量はほぼ一貫して増大している。それに対して、高度経済成長期に日本の加工貿易を支えた輸出港である神戸港、横浜港、北九州港の貨物量は減少しつつある。これには、鉱物資源から生活物資へという輸入貨物の質的変化が背景にある。港は都市との関係をさらに強めている。

1994年までは外貿コンテナ個数では、神戸港が日本一であった。阪神大震災以降、1995年から1997年まで横浜港が日本一の外国貿易コンテナ港となっていた。表2は重量ベースであるが、やはり同じ動向を示している。

1998年の東京港の外貿コンテナ貨物取扱量は、20フィートコンテナ換算で219.9万個（前年比5.2%増）となった。それに対して、横浜港は205.7万個（前年比11.6%減）となった。横浜港と東京港の逆転の背景には、東京港は北米航路に強く、横浜港はアジア航路の比重が高いという特性があるといわれている。それも一因であろう。重要な点は、消費地の港湾に輸入貨物が直接輸入される傾向が強くなっているという点である。

東京税関の調査によると、消費地が東京都であり、取卸港が横浜港である輸出入海上貨物は1997年時点で重量ベース、金額ベースとも25%程度ある。輸出貨物については、東京都が生産地で輸出港が横浜港である貨物は重量で5割を超えている⁽⁴⁾。現実にはその反対のケースもあり、また航路や倉庫との関係ですべての貨物が横浜港から東京港へシフトするとは考えられないが、輸入貨物、とくにコンテナ貨物

は陸上輸送コストを削減するため、消費地に近い港湾に輸送したいという流れは続いている。港湾施設、関連施設の整備が進めば、生産地、消費地が東京都である貨物は東京港を使用するようになるであろう。

この傾向は地方都市においてもみられる。博多港の外貿コンテナ貨物取扱個数は、1993年から1998年にかけて2.3倍に増加した。1999年には北九州港を上回った。重量ベースでは、1995年に博多港は北九州港に追いつき、表2からわかるように、1998年には博多港は北九州港の2倍の外貿コンテナ貨物を扱うまでになっている。貿易港らしい機能はまったくなかった博多港がこの20年間に急速に成長し、神戸港以西最大の外貿コンテナ港湾となった。その理由は、福岡都市圏への人口集中と輸入貨物の増大、九州中部への工業立地の移動、阪神大震災、博多港のコンテナ埠頭整備などの複合的要因によるものである。

博多港のコンテナ貨物は、日本一になった東京港の1/5程度の取扱量とはいえ、地域の経済力からみ

れば、東京港以上の役割を果たしているといえる。輸入貨物のベースとなる都市圏規模（5%通勤圏人口をベース）でいえば、東京都区部の3,152万人（1998年）に対して、福岡都市圏は298万人で1/10以下である。

アメリカにおいても、1980年に世界1位のコンテナ港湾であったニューヨークが1989年には世界8位となり、ロサンゼルス（7位）に抜かれた⁽¹⁵⁾。だが、1997年には、ニューヨーク（6位）がロサンゼルス（10位）を大きく上回り、都市規模と港湾貨物量の間に再び強い相関関係がみられるようになっていく。ただし、表2からわかるように、関西では、神戸港、大阪港ともに減少率が高くなっており、また大阪港と神戸港の相対的關係も大きくは変化していない。

表2をみると、外貿コンテナ貨物については、1,700万tを超える取扱量の上位5港とそれ以下の港湾との間に明確な格差が存在することもわかる。上位5港において、名古屋港だけが輸出重量超過であり、工業港の特色を色濃く残している。

表2 外貿コンテナランキング

単位：万t

順位	1996		1997		1998	
	港湾名	貨物量	港湾名	貨物量	港湾名	貨物量
1	横浜	3,538	横浜	3,623	東京	3,102
2	神戸	3,196	東京	3,130	横浜	3,092
3	東京	3,006	神戸	3,026	神戸	2,870
4	名古屋	2,645	名古屋	2,664	名古屋	2,558
5	大阪	1,828	大阪	1,854	大阪	1,734
6	博多	621	博多	710	博多	721
7	北九州	523	清水	422	清水	422
8	清水	257	北九州	415	北九州	351
9	苫小牧	80	四日市	126	四日市	118
10	那覇	63	苫小牧	90	広島	90
11	下関	58	那覇	85	苫小牧	85
12	広島	55	下関	84	川崎	83
13	四日市	48	広島	74	那覇	82
14	新潟	46	新潟	66	下関	75
15	徳山下松	32	川崎	43	新潟	74
16	伏木富山	20	塩釜	41	塩釜	54
17	千葉	18	徳山下松	39	徳山下松	45
18	岩国	18	伏木富山	33	岩国	41
19	金沢	14	千葉	32	千葉	41
20	塩釜	14	岩国	30	伏木富山	34

出所：表1に同じ（18頁）。ただし1998年の数値は運輸省港湾局計画課調べ。

6位から8位までの港湾（第二グループ）と9位以下の港湾の間にも格差がみられる。第二グループに入っている清水港は、輸出コンテナ326万tに対して、輸入コンテナ96万tであり、輸出主導の工業港の性格が強く現れている。ちなみに博多港は、321万t対400万tで輸入の方が多（1998年の数値）。

第二グループのなかでいわゆる地方中枢都市に位置する港湾は博多港のみである。札幌都市圏の外港といえる苫小牧港、仙台都市圏に位置する塩釜港および広島港は、いずれも外貿コンテナ貨物量は100万t以下である。博多港の1/8以下にとどまっている。主要5港との比較では2桁の差となる。国際物流機能の格差は、都市規模格差をさらに増幅する形となって現れている。ただし、近年地方中枢都市圏の港湾も貨物量を増加させている。

主要港からもっとも遠くに位置しているが、重要な国際航路上に位置している那覇港の貨物量は、都市規模との対比でいえば多いといえよう。博多港は、第二グループのトップから1,000万t以上の第一グループに今後移行する可能性が高い。

表2から明らかなことは、博多港を例外として、地方中枢都市圏の港湾は、都市規模、経済圏の大きさと比較していえば、国際物流の拠点として機能していないということである。また、地方においては、輸入超過の都市型港湾と輸出超過の工業港との対比がより鮮明になっている。アジア航路の誘致にあたっては、輸出入貨物量の平準化のために、連携を強化する必要がある。

すでに指摘してきたように、先進国においては、都市型港湾への輸入コンテナ貨物の集中傾向がみられる。しかし、コンテナ輸送は輸入だけで成り立っているわけではない。輸出コンテナ貨物がなければ片荷となり、消費地の近くに搬入し陸上輸送コストを削減するメリットは、相殺されてしまう。都市型港湾の第一の課題は、輸出貨物の確保である。

首都圏と関東内陸、南東北を合わせると日本全体の工業生産の4割に達している。しかも工業生産の移転の進む関東内陸、南東北には横浜港よりも東京港の方が近く、横浜港に代わって、関東内陸部に新たに集積した工場群の国際物流を支える拠点港とし

て、東京港は機能し始めている。

だが、工場立地は都心、臨海部から内陸部さらには東北南部へとシフトしており、より広域的な輸出貨物の集配が求められるようになってきている。大都市港湾は搬入貨物よりも搬出貨物のエリアが広いとされてきたが⁽¹⁶⁾、工場立地の拡散によって、搬出貨物集配エリアはさらに拡大している。輸入コンテナが増大すれば、必要となる輸出貨物も増大し、集配エリアを拡大することになる。都心部を通過する輸出貨物用トラックが増加するという問題も拡大する。

第二の課題は、港湾設備（コンテナ埠頭など）、港湾空間、関連施設（倉庫、冷蔵施設など）の不足という問題である⁽¹⁷⁾。日本の港湾整備は、輸出促進のために工業港への重点投資がなされており、輸入時代の都市型港湾への貨物シフトへの対応に遅れがみられる。臨海工業地帯の主要港湾であった神戸、横浜、北九州は、原材料の輸入と輸出貨物を中心に取り扱いながら、周辺の大都市（東京、大阪、福岡）への輸入貨物も取り扱っていた。しかし、大都市圏の臨海部での工業生産は減少し、輸入貨物がコンテナ化した工業製品、食料品になるにしたがって、東京、大阪、福岡の都市型港湾への輸入貨物が増大し、輸入貨物の増加が輸出貨物を広域的に吸引するようになってきている。輸出貨物が輸入貨物を吸引した時代から、輸入貨物が輸出貨物を吸引する時代へ移行しているのである。東京港、大阪港、博多港のコンテナ貨物の増加と横浜、神戸、北九州の各港の対称的な動向は、そのことを物語っている。

第三の課題は、すでに指摘した地方中枢都市、地方中核都市の港湾の国際化である。瀬戸内海に位置し、神戸港に近い広島港はコンテナ取扱量に制約を受けるであろうが、博多港の経験を適用すれば、苫小牧、塩釜についてはさらなる成長が期待できる。苫小牧は、1998年に輸入コンテナ59万tに対して輸出コンテナ27万tと都市型の特徴を示しているが、輸入で博多の1/6以下にとどまっている。また、輸出貨物が極端に少なく、苫小牧東部工業団地における企業誘致の重要性は衰えていない。

塩釜の輸入コンテナ19万t（1998年）は、博多の1/20以下にすぎない。東北のマーケットは九州とほ

ば同じであり、今後も輸入貨物の増加は期待できるが、塩釜の問題は、輸入においては東アジアにより近い日本海側の港湾との競争であり、輸出貨物については、集配エリアを拡大する首都圏港湾との競争である。博多港の場合、もともと東アジアに近くかつ熊本、佐賀は有明海に面しており、大型のコンテナ船の就航は困難という地の利を得ている。

那覇、新潟、金沢、松山も都市規模の制約はあるものの、第三グループの都市型港湾として成長するであろう。これらの港湾も現在輸入超過となっており、工業港との港湾連携を含めて、広域的な輸出貨物の集配拠点となりうるかが課題となる。

地方中枢都市、地方中核都市が単なる支店都市、営業所都市の機能から脱却し、国際物流の拠点へと飛躍できるか否かは、国際化時代における地域発展を左右し、三大都市圏の都市との垂直的關係からの脱却や、海外の港湾都市との国際ネットワーク化による新しい時代の国際都市戦略の重要な鍵となるであろう⁽¹⁸⁾。

4. 九州地域と韓国との物流

1990年代の九州と韓国との国際物流を分析するにあたって、とくに留意すべき点は、以下の3点である。バブル崩壊後の日本経済の長期的低迷による国際物流活動の低迷、アジア金融危機にともなう日本と韓国との国際物流量の減少（1999年より急速に回復）、1994年の阪神淡路大震災による当時日本最大の国際コンテナ港湾であった神戸港の一時的機能停止の影響である。

日本と韓国の国際物流は、1999年に入り回復基調にあり、今後も景気回復の動向に左右されつつも、相互の市場開放、新たな資本関係・新しい国際分業体制の構築にともない、基本的には増加すると考えられる。また、阪神・淡路大震災による神戸港の機能麻痺は、地方港から釜山港経由でのアメリカ、ヨーロッパへの輸送経路選択を増加させた。一部貨物は神戸港へ再びシフトしているが、コスト上の優位性から地方港－釜山経由－欧米ルート（輸入についてはその逆のルートを利用）利用を選択する企業が増える可能性が高い。実は、釜山港を国際ハブ港湾と

して利用し、地方港をフィーダー港として利用する傾向は、阪神・淡路大震災以前から始まっており、阪神・淡路大震災は、この動きを加速させた要因にすぎないからである。

九州地方においては、もともと日本海側地域に北九州港と博多港があり、さらに北九州港の対岸に釜山港との定期航路を有する下関港が存在するため、東北の日本海側地域、北陸、山陰地域とは状況が異なっていた。下関、北九州、博多からはデイリーで釜山航路が開設されており、下関、博多にはフェリーも就航している。フェリーは、人的輸送に利用されることもあり、揺れ等への対応がなされているうえ、タイムスケジュールが厳密である。そのため、サプライチェーンマネジメントの構築にとって、コンテナ貨物船よりも利便である。かつ揺れが少ないため、精密機械など、振動を嫌う製品輸送に有利である。近年、物流品質という用語が使用されるようになってきているが、フェリー輸送は、物流品質の高い輸送形態といえる。

ただ九州においても主要三港以外にも釜山航路を開設する動きがみられる。1999年2月現在で九州・下関の各港湾と釜山港との航路数（週あたり）は、北九州港19便、博多港17便、下関港12便、大分、細島（宮崎県）、伊万里の各2便である。1999年以降、熊本、八代、長崎の各港を経由して釜山港に向かう航路も開設されている。山口県の港湾が釜山航路を5港（下関、徳山下松、岩国、三田尻中関、宇部）が有している状況と比較すれば、経済規模、人口規模、面積からして九州の港湾が北九州、博多、大分、細島、伊万里、熊本、八代、長崎の8港が釜山航路を有している状況は、港湾数からいえば特別濃密なネットワークというわけではない。航路数からみても山口県の港湾は24便あり、便数的にも特に多いとはいえない。もっとも、山陰、北陸、東北と比較すれば格段に多いことは事実である。

ただし、船型まで含めた週間運搬能力を比較すると、表2にあるように、博多港、北九州港が圧倒的であり、地方港においても、細島、伊万里の週間運搬能力が高いことがわかる。博多港の週間運搬能力は、釜山フィーダー便、フェリー便のみならず、世

表3 釜山港への週間便数 (1999年2月現在)

1. 北九州港	19
2. 博多港	17
3. 下関	12
4. 徳山下松	6
5. 三田尻中関港	4
6. 細島港	2
7. 伊万里港	2
8. 大分港	2
9. 岩国港	1
10. 宇部港	1

出所：運輸省第四港湾建設局調べ。

表4 釜山港への週間運搬能力 (1999年2月)

	TEU/週
1. 博多港	29,466
2. 北九州港	7,854
3. 下関港	1,729
4. 徳山下松港	513
5. 細島港	511
6. 三田尻中関港	460
7. 伊万里港	408
8. 大分港	225
9. 岩国港	78
10. 宇部港	78

出所：運輸省第四港湾建設局調べ。

表5 九州経済圏の対韓国輸出額と構成比・対前年比

(%)

	1996上半期	1997上半期	1998上半期	1999上半期	2000上半期
輸出額	197,944	237,888	148,566	189,507	305,531
構成比	12.3	12.9	7.8	11.0	15.8
前年比	100.1	120.2	62.5	127.6	161.3

出所：門司税関・長崎税関・沖縄地区税関『九州経済圏の貿易上半期分』各年版より作成。
注：九州経済圏には山口県、九州各県、沖縄県が含まれる。金額は百万単位である。構成比は九州経済圏の輸出総額に占める対韓国貿易額のシェアである。

表6 九州経済圏の対韓国輸入額と構成比・対前年比

(%)

	1996上半期	1997上半期	1998上半期	1999上半期	2000上半期
輸出額	189,610	188,223	179,818	183,210	220,272
構成比	12.4	10.4	11.7	13.0	13.0
前年比	104.8	99.3	95.5	101.9	120.2

出所：表5に同じ。

界一周航路なども釜山港と連結しており、その結果、博多港の週間運搬能力は、20フィートコンテナ換算で29,446TEUにまで拡大しており、九州・山口の釜山航路の3/4に達している。韓国の経済危機、日本のバブル崩壊にともなう長期的景気低迷にもかかわらず、九州の港湾で釜山港の週間運搬能力が低下した港湾は一つもない。

週間運搬能力でみると圧倒的に博多港に集中しているが、実際の対韓国貿易額でみると、1999年の輸出では、①下関港1,542億円（門司税関管内シェア38.9%）、②福岡空港814億円（同シェア20.6%）、③門司港397億円（同シェア10.0%）、④大分港267億円（同シェア6.7%）の順であり、同年の輸入では、①下関港1,920億円（管内シェア49.5%）、②博多港708億円（同シェア18.2%）、③門司港693億円

（同17.8%）、④徳山港212億円（同5.5%）の順となっており、下関港の輸出入額が圧倒的に多い⁽¹⁹⁾。ただし、金額と輸送重量は単純に比例しておらず、下関港は付加価値の高い工業製品の輸出入が多いことを示している。

週間運搬能力が低下しなかった背景には、九州経済圏（山口、沖縄県を含む）の対韓国貿易の急激な伸びがある。

全国の対韓国貿易の動向は、韓国の通貨・金融危機が表面化した1997年には、輸出額で3兆1,532億円（前年比98.8%）、輸入額1兆7,628億円（前年比101.6%）であり、輸出にわずかな影響が見られる程度であった。また、1965年の国交正常化以来続いている日本の輸出超過、韓国の輸入超過という貿易バランスの構造的特質も顕著に現れている。しかし、

1998年には、経済危機の影響を受けて輸出は2兆45億円で、対前年比63.6%の水準にまで急激に減少した。輸入の落ち込みは輸出に比較すると少なかったが、それでも10.5%減少し(対前年比89.5%の水準)、1兆5,772億円となった。

1999年になると急速に回復に向かい、輸出は2兆6,062億円(対前年比130.0%)と1997年の水準にまで戻らなかったものの、輸入は、対前年比115.7%で1兆8,243億円となり、1997年の水準を上回った。2000年の1月から9月の動向では、輸出で32.8%、輸入で25.2%増加しており、過去最高水準となることはまちがいない状況にある。

運輸省の新世代港湾ビジョンは、「みなとへの影響として、最も特徴的なことは、アジア地域の経済発展と、これにつれて進む日本とアジアとの経済活動の一体化の動きである。これらによって、かつて国内諸地域間でやりとりされた工業関連物資、食料や家電製品等の暮らしの消費物資の輸送が対アジア輸送に転換し、これに伴いみなとを発着地とする新たな国内輸送が生じている。このような、『アジア輸送の準国内輸送化』との呼べる現象は、みなとを介した国際輸送に、国内輸送並のITを活用したジャストインタイム輸送等スピード化とコスト削減を強く求め、輸入製品と国内製品との詰め合わせや様々な流通加工等みなとの高機能化を促している。」⁽²⁰⁾という認識を示している。

1999年の九州経済圏(九州七県と山口県、沖縄県)の貿易概況によると、韓国からのパソコン輸入は、対前年比13.5倍の459億円に達した。日本のベンチャー企業であるソーテックが韓国の三宝(トライジェム)にほぼ全量生産委託しており、その全量は韓国釜山港から下関港へ毎日関釜フェリーによって運ばれている。韓国での生産が「準国内生産」としての意味を有するようになっており、国内市場への輸送は「準国内輸送」として位置づけられるようになってい

国内生産]、「準国内輸送」へと転換しつつあるというよいであろう。いうまでもなく九州経済圏は、韓国と近接している。九州経済圏と韓国との国際物流は、国際物流であると同時に、まさに「準国内輸送」として機能することが求められている。

注

- (1) 水野順子「主要産業の構造調整と今後の展望」谷浦孝雄編『21世紀の韓国経済』アジア経済研究所、p.191。
- (2) 浦項総合製鉄は、1968年に設立された。設立以来、当時生産量で世界一位であった新日鉄から生産設備、技術を導入するなどの関係がある。1999年12月決算の売上高は1兆567億円、従業員数1万9400人。
- (3) 『西日本新聞』2000年8月3日朝刊、『日本経済新聞』2000年10月12日朝刊。
- (4) 『日本経済新聞』2000年12月9日朝刊。
- (5) 現代鋼管は、現代自動車グループの鉄鋼圧延工程を担当している企業である。
- (6) 『日本経済新聞』2000年11月2日朝刊、11月16日朝刊、12月19日朝刊。
- (7) 『日本経済新聞』2000年11月8日朝刊。
- (8) 『西日本新聞』2000年12月3日朝刊。
- (9) 『日本経済新聞』2001年1月19日朝刊。
- (10) サムソン電子の株式総額は、韓国証券取引所の全上場企業の17%に達している。2000年12月期の純利益は6,600億円で日立、東芝、ソニー、松下、NEC、富士通、三菱電機7社合計の2001年3月期見込みの純利益6470億円を1社で上回ると予想されている(「サムソン電子大復活、日本が反面教師」『日経ビジネス』2000年11月6日号、p.60)。
- (11) 『日本経済新聞』2000年12月6日朝刊。
- (12) 『日本経済新聞』2000年10月6日朝刊。
- (13) 『日本経済新聞』2000年11月1日朝刊。
- (14) 東京港振興協議会『東京港振興促進協議会全体のまとめ』1998年、資料編p.8。
- (15) 山上 徹『国際物流のネットワークと港』白桃書房、1991年、p.200。

- (16) 柴田悦子「ターミナルと国際交通」武城正長
編著『国際交通論』税務経理協会、1998年、p. 189。
- (17) 東京港の施設不足については、東京港振興促
進協議会前掲書、pp. 8-9。
- (18) 山崎 朗『日本の国土計画と地域開発』東洋
経済新報社、1998年、p. 167。
- (19) 貿易データは、門司税関「門司税関管内の対
韓国貿易」2000年10月26日より。
- (20) 運輸省港湾局『新世紀港湾ビジョン暮らしを海
と世界に結ぶみなとビジョン』2000年12月、p. 1。