

日韓海峡圏における地域連携の可能性 ー コンテナ物流活動を中心にー

津守 貴之

問題の所在

本稿の目的は国境を越えた地域連携の可能性とその実現のための課題の検討であり、具体的には日韓海峡圏形成の可能性とメリットおよび課題の整理である。

本稿の主張点は、①海峡圏における地域連携は可能であるが、海運市場の論理に任せると実現が困難になる可能性が高い、②海峡圏における地域連携のためには根本的には海峡圏内における荷主企業の連携が重要であり、次にそれをサポートする物流サービス構築が必要とされる、③ただし①もあるように、そのためには政策的誘導が必要である、④そして東アジアの物流システムが中国を中心に再編成されつつある現在、東アジア経済の中で北東アジアにおける物流機能（とりわけハブ機能）を維持のするためにも海峡圏連携が重要である、⑤そのためには日韓両国の中での国内地方政府間連携、日韓両国をまたいだ地方政府間連携、日韓両中央政府間連携の3つのレベルの連携とそれぞれの連携の間の調整が必要である、というものである。

以下、まず最初に海峡圏をとりまく環境変化として東アジア域内港湾間関係の再編を、荷主、船社の2つの側面から整理する。次にその中で海峡圏における地域連携・競争の現状がどのようなのかを日本側自治体の対応を中心にまとめる。そして最後に連携の可能性とその前提条件および連携の必要性を整理する。

1. 東アジア域内港湾間関係の再編

(1)再編の現状

最初に2000年以前と以後で、東アジア域内港湾間関係がどのように変化してきたのかを簡単に整理しておこう。

1)従来のハイアラーキー¹

¹ この点について津守貴之 [1997] および Takayuki, TSUMORI (1997) を参照されたい。

東アジアにおける港湾の役割は、概念的には下記のように分類することができる。

- ①域圏規模（たとえば東アジア経済圏等）でのハブ機能を持つ港湾
- ②準域圏規模（たとえば北東アジアや東南アジア等）でのハブ機能を持つ港湾
- ③一国規模での集荷を行っており、欧米基幹航路を持っている国内ハブ港湾
- ④欧米基幹航路を持つ地方港湾
- ⑤近海航路のみを持つ地方港湾
- ⑥国内航路のみを持つ地方港湾

上記の港湾の役割は、当然、ハイアラーキーな関係を持つものである。具体的には、東アジアではそのハイアラーキーの頂点に位置する港湾はシンガポール港や高雄港である。前者は、とりわけ東アジアを欧州と結ぶ基幹航路が集中するハブ港湾であり、後者は北米航路が集中するハブ港湾であった。

第2位の準域圏規模でのハブ港湾の具体的な事例はプサン港や香港港等である。プサン港は北東アジアのハブ港湾として、香港港は南中国の拠点港湾であるとともに東南アジアのハブ港湾として機能してきた。

第3位の一国規模での集荷を行っており、欧米基幹航路を持つ国内ハブ港湾とは、たとえば神戸港や横浜港、東京港あるいは上海港をはじめとする中国諸港湾である。

第4位の欧米基幹航路を持つ地方港湾とは、北東アジアでは、たとえば博多港や江陽港等がそれにあたる。

第5位の近海航路のみを持つ地方港湾は、北九州港や下関港などである。

ところでもともと東アジアに位置する多くの港湾は国際定期航路を持たないものがほとんどであった。そういう意味では東アジアの諸港湾はその多くが第6位の国内港湾であった。これら港湾の多くが国内主要港を国内ハブ港として位置づけ、地方港湾の地元地域はこの国内ハブ港を経由して間接的に輸出入活動を行ってきた。しかしながら、過去20年程度の間に、東アジアの諸港湾は次々と「国際化」＝国際定期航路を持つようになってきている。その顕著な例が日本の地方港湾である。これら地方港湾は国内ハブ港から部分的に「自立」することによって国際港湾に脱皮していったのであるが、それは東アジア域内の主要港湾との間で定期航路を開設することによって可能とされた。そして多くの地方港湾が東アジア域内の外国主要港湾のフィーダー港湾化することとなった。すなわち、国内主要港との間のハブ&フィーダー関係を部分的に解消し、自前の国際定期航路を開設することは、外国の主要港との間のハブ&フィーダー関係に統合されることでもあったのである。コンテナ物流活動が国内規模で展開する状況から域圏規模、すなわち、東アジア規模で再編される状況へと転換する中で地方港湾は国際港湾へと脱皮していった。そし

て東アジア、とりわけ北東アジアにおいてこの動きは、神戸港をハブとする体制からプサン港をハブとする体制への移行という形で進んだ。²

2) 新しい動き－中国諸港の台頭

ただし、プサン港を北東アジアのハブ港とする港湾間関係の形成は安定的なものではない。それは後発コンテナ港の急速な追い上げに直面しているからである。表1を見てみよう。たとえば香港港は世界第一位のコンテナ貨物取扱量を誇っているが、その直近に位置する深圳港（塩田、蛇口、赤湾3港を合わせたもの）は1985年には20位以内に入っていなかったものが、2003年には4位とプサン港よりも多くのコンテナ貨物を取り扱っている。またシンガポール港の直近に位置するマレーシアのタンジュン・ペラパス港についても同じく2003年には16位にまでそのランクを上昇させている。これらの後発港湾が直近の先発港湾である香港やシンガポールと激しい集荷競争を展開していることは言うまでもない。

² 東アジアにおけるハブ&フィーダー関係の再編については、津守貴之 [1994] を参照されたい。

表1：世界のコンテナ港湾トップ20港 (TEU)

1975年			1985年			2003年		
	name of port	volume		name of port	volume		name of port	volume
1	New York	1621800	1	Rotterdam	2654906	1	Hongkong	20449000
2	Rotterdam	1078661	2	New York	2404872	2	Singapore	18100000
3	Kobe	904549	3	Hongkong	2288953	3	Shanghai	11280000
4	Hong Kong	802283	4	Kaohsiung	1900853	4	Shenzhen	10614900
5	Oakland	522355	5	Kobe	1852397	5	Busan	10407809
6	Seattle	481094	6	Singapore	1698803	6	Kaohsiung	8840000
7	Saint John	452375	7	LongBeach	1444294	7	Los Angeles	7178940
8	Baltimore	419829	8	Antwerp	1350000	8	Rotterdam	7106778
9	Bremen	409791	9	Yokohama	1327352	9	Hamburg	6138000
10	Long Beach	390689	10	Hamburg	1158776	10	Antwerp	5445437
11	Jacksonville	377323	11	Keelung	1157840	11	Dubai	5151958
12	Melbourne	364752	12	Busan	1148000	12	Port Klang	4840000
13	Tokyo	358744	13	Los Angeles	1103722	13	Long Beach	4658124
14	Hamburg	322328	14	Tokyo	1004390	14	Qingdao	4239000
15	Yokohama	328592	15	Bremen	986265	15	NY/New Jersey	4067812
16	Los Angeles	327177	16	Saint John	881629	16	Tanjung Pelepas	3487320
17	Antwerp	297268	17	Oakland	855642	17	Tokyo	3280000
18	Hanptonrne	292051	18	Felixstowe	850000	18	Bremen?Bremerhaven	3190707
19	Sydney	262166	19	Seattle	845027	19	Leam Chabang	3180130
20	London	260040	20	Baltimore	706479	20	Gioia Tauro	3148662

出所：『Containerization International yearbook』 1976、1986、and 2003より作成

その中でも特に急激な伸びを見せているのが上海港である。表2は上海港のコンテナ貨物取扱量の急増を示したものである。この表でもわかるように、過去10年あまりの間に、上海港はおよそ1.7倍、世界ランクも27位から3位へと大きく増加、上昇している。

表2：上海港のコンテナ貨物取扱量の急増(1000TEU)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1000TEU	900	1130	1527	1930	2520	3068	4210	5613	6340	8612	11280	14560
世界ランク	27	25	19	18	12	10	7	6	5	3	3	3

出所：商船三井営業調査室編『定航海運の現状』2004年版

またその他の中国主要港の伸びも著しく(表3)、深圳港、青島港、天津港、広州港、寧波港、厦門港等が台頭しつつある。

表3：中国主要港のコンテナ貨物取扱量の急激な増加(1000TEU)

	1992	1995	1998	2000	2001	2002	2003	2004
香港	7972	12550	14582	18098	17826	19140	20449	21930
上海	731	1527	3066	5612	6330	8610	11280	14560
深圳	53	284	1952	3959	5070	7614	10614	13620
青島	223	603	1213	2116	2639	3410	4239	5140
天津	394	702	1018	1708	2010	2410	3015	3810
広州	180	515	841	1427	1720	2180	2761	3310
寧波	53	160	353	902	1210	1860	2772	4060
厦門	107	310	654	1085	1290	1750	2331	2870

出所：表2と同じ。

このような中国諸港湾の急激な台頭が東アジア域内における港湾間関係を大きく変化させつつあることは言うまでもない。

(2)再編の背景

それではなぜこのような変化が起きつつあるのか、その背景を、貨物を持っている荷主と貨物を運ぶ船社の2つの側面から見てみよう。

1)荷主の中国展開とグローバル・ロジスティクスの必要性

周知のように日本企業だけでなく、欧米企業あるいは韓国、台湾企業等、多くの国々の企業が中国に進出している。その結果、たとえば2003年では東アジア-北米航路に占める中国発着貨物が、北米向け輸出でおよそ65%強（香港を含む）、輸入で40%強（同）と圧倒的な量になっている。ちなみに北東アジアに位置する日本はそれぞれ10%弱、24%、韓国も6%、12%である。この数字は1990年では、中国は8%、4%、日本は28%、40%、韓国は12%、16%となっている。このように東アジアにおける貨物発生・流動が日本・韓国といった北東アジアから中国、それも上海や華南を中心としたものになりつつある。

貨物発生・流動地域が変化すると同時に、物流に関する荷主の行動様式も変わりつつある。荷主は国内のみならず、広く海外に事業展開をする形で自らのサプライ・チェーン・マネジメントあるいはダイヤモンド・チェーン・マネジメントを行いつつある。その結果、東アジアでは、中国を中心とした東アジア全域に分散する各生産拠点の間を多頻度、高速かつ正確に結びつけるとともに、そこで組み合わせ生産された製品を東アジア域内だけでなく、北米、欧州へとタイムリーに送り届けることの必要を高めている。荷主のニーズは東アジア域内外でのスピーディできめ細かい物流のあり方を求めるようになってきているのである。この荷主のニーズの変化あるいは高度化がコンテナ物流活動を一国規模のものから域圏規模のものへと再編させていく原動力の一つになっている。

また海運同盟が解体あるいは形骸化して久しい現在、定期船輸送業界は基本的に荷主、とりわけ大荷主に対してその交渉力を相対的に弱体化させている。その結果、上記の荷主のニーズはその多くが船社によって定期船輸送サービスの中に反映されるようになってきた。

2) 海運市場の構造変化

ただし大荷主のニーズに船社が応えると言っても、スピード、多頻度、多寄港等の要求をそのまま自社のみで対応していくのはコスト要因を悪化させるだけである。というのもこれらの要求は船舶の数を増やすことが必要であるとともに、寄港地の増加そのものがコスト増加要因であるからである。このような事態に対して船社はいくつかの対応をとっている。1つは欧米間や東アジア-北米間、東アジア-欧州間といった基幹航路に特化する船社（いわゆる「メガ・キャリア」）と東アジア域内といった近海航路に特化する船社に分かれるといった棲み分けである。棲み分けによって保有船数を抑制することができるとともに、基幹航路や近海航路に特化していることによってそれぞれ運航日数を短縮することができ、コスト抑制とサービス向上を同時に達成することができる。

表4：コンテナ船の巨大化

	船型(TEU)	シェア
ポスト・パナマックス・タイプ		64.5
	7000以上	9.8
	6000-6999	19.9
	5000-5999	14.0
	4000-4999	20.5
パナマックス・タイプ		35.7
	3000-3999	6.2
	2000-2999	17.3
	1000-1999	7.5
	100-999	4.7

出所：表2に同じ。

次に基幹航路に特化したメガ・キャリアによる船舶の巨大化である。船社は船舶を巨大化させることによって規模の経済を発揮させ、コンテナ1本当たりの輸送コストを引き下げようとしている。表4にあるように現在、巨大コンテナ船の代名詞であるポスト・パナマックス型船舶はコンテナ船全体の船腹量の65%近くを占め、そのうち超巨大船である7000TEU以上の船舶は10%を占めるようになっている。

さらに船社はアライアンスという形で国境を越えた船社間提携を結び、それぞれの強みを生かした物流サービスを提供する体制を整えつつある。

これら船社の対応がハブ&スポーク体制の域圏化の直接的な契機となっている。すなわち、「棲み分け」は東アジア規模で行われており、したがって東アジア域内を一つの海運市場として融合させる要因となっている。また船舶の巨大化はその巨大船で積み卸しする最低必要貨物量を大幅に増加させており、従来のような一国規模での集荷ではなく、域圏規模での集荷へと集荷空間の範囲を拡大させている。またアライアンスの一般化は、「棲み分け」と船舶の巨大化によってもたらされた域圏規模での海運市場の融合とそこでのハブ港湾の選択肢をより絞り込む背景となっている。その結果、プサン港やシンガポール港、高雄港等が、東アジア規模でのハブ港湾としての地位を確保してきたのである。

表5：世界全体に占める東アジア関係のコンテナ貨物流動量のシェア

地域	%
東アジア関係航路	49.8
東アジアー北米	20.1
東アジア域内	15.1
東アジアー欧州	14.6
その他	50.2
ヨーロッパ域内	9.2
北米ー欧州	7.2
その他	33.9

出所：表2に同じ。

また東アジアの海運市場は、表5でもわかるように、全世界の5割を占める巨大市場へと成長している。とりわけ前述の中国港湾の急激な台頭に見られるように、東アジアはコンテナ定期船輸送サービスの需給が逼迫している地域でもある。その結果、近年では船社の荷主に対する交渉力が若干回復傾向にあり、それが基幹航路を中心とする運賃修復の動きという形で表われている。

このような状況に加えて、近年、東アジアの海運市場で発生している事態は船舶運航のシステム・コストの上昇である。その典型的な要因はコンテナという箱そのものの不足、船舶そのものの不足および燃料費の高騰である。その背景には中国をはじめとする東アジアにおける貨物輸送需要の急激な増加がある。しかしながらコンテナや船舶の不足については東アジア全域で一律に表われているものではない。貨物需要が比較的少ない国・地域においてこの「不足」問題はより顕著に表われている。その代表的な例が日本である。日本をめぐる海運市場は、日本発着貨物の増加が、中国などと比べると極端に少ないため東アジア域内におけるその地位を急激に低下させている。コンテナ定期船輸送市場における需給関係が相対的に逼迫していないため、運賃水準が比較的低く、またコンテナ港湾が多数存在するため（現在、コンテナ船が寄港している日本港湾の数は67港もある）、1港当たりで積み卸しする貨物量が、中国の主要港湾等と比べると極端に少ない。これらのことによりコンテナ船社にとって日本をめぐる海運市場は魅力のないものになっており、その結果、「不足」問題のしわ寄せ＝不足しているコンテナおよびコンテナ船の中国市場への集中投入と日本市場からの引き上げという事態が生じている。この点は日韓航路にお

いても同様であり、船舶不足、コンテナ不足による日韓航路の運航にかかわるシステム・コストの上昇が日韓航路の減便、航路見直しにつながっている。

それに加えて、船社は中国発着の直行便を増設する傾向にあり、中国貨物を東アジア域内あるいは域外との間でトランシップする港湾の役割が徐々に低下しつつある。この動きの影響を最も受けるのが、後に見るようにプサン港である。

2. 日韓海峡圏における港湾間関係

今まで東アジア規模でのコンテナ物流の状況を見てきた。次に日韓海峡圏における港湾間関係を整理しておこう。

(1) 海峡圏におけるコンテナ物流の現状

1) プサン・ハブ

言うまでもなく、プサン港は北東アジアのハブ港湾である。表6にもあるように、プサン港はそのトランシップ比率を年々上昇させており、2003年には取扱貨物全体の40%超がトランシップ貨物になっている。したがってプサン港の取扱貨物の内容は韓国発着のローカル貨物がほぼ60% = 600万 TEU、トランシップ貨物が40% = 400万 TEU という構成になっている。

表6：プサン港のトランシップ比率の推移（1000TEU）

	コンテナ取扱量合計	トランシップ貨物	トランシップ比率 (%)
1997年	6020	1106	18.4
1999年	7678	1661	21.6
2001年	9987	3111	31.2
2003年	10367	4230	40.8

Source: Busan Regional Maritime Affairs & Fisheries office

そしてこれらのトランシップ貨物の多くが中国発着あるいは日本発着貨物である。例えば表7を見てみよう。この表は日本のコンテナ貨物のうち、東アジア主要港でトランシップされた貨物の比率の変化を示したものである。この表を見てもわかるように、海外でのトランシップ比率は

10年前の2.1%から2003年には15.4%へと上昇している。その中でもプサン港は5.6%（2003年）と最も高い数字を示しており、日本の荷主にとってプサン港がすでにハブ港として定着していることを示唆している。

表7：東アジア主要港における日本のコンテナ貨物のトランシップ率の変化

	合計(8港)							
		プサン	香港	上海	基隆	高雄	シンガポール	その他
1993年	2.1	0.2	0.3	0.0	0.1	0.3	1.2	0.0
1998年	5.3	2.2	0.8	0.0	0.3	0.6	1.4	0.0
2003年	15.4	5.6	3.5	0.2	0.1	2.9	2.8	0.3

出所：国土交通省、財務省等『全国コンテナ貨物流動調査：概要版資料』2003年版

実際、西日本および日本海側の地域にとってプサン港はハブ港湾として機能している。その中でも最もプサン・ハブ・システムの中に融合しているのが日韓海峡圏に位置する下関港である。下関港は関釜フェリーを始めとする伝統的な日韓航路とコンテナ船による新しい日韓航路の両方を持つ日本の対韓物流拠点の1つである。しかも下関港は豊富な日韓航路を持つだけでなく、日本国内に広範囲にわたる背後圏を持つ数少ない港湾でもある。表8は下関港の背後圏を示したものである。この表を一見してわかるように、下関港は自らが位置する中国地方（輸出で21.7%、輸入で18.4%）よりも関東（同29.9%、29.6%）、九州（輸出で25.3%）の方が主要な背後圏になっている港湾である。またそれ以外の地域でも近畿や中部などが主要な背後圏になっている。

表8：下関港の背後圏（トン・ベース：%）

生産地		消費地	
北海道	0.2	北海道	0.2
東北	0.5	東北	2.0
関東	29.9	関東	29.6
北陸	1.6	北陸	0.9
中部	4.7	中部	15.6
近畿	13.9	近畿	15.8
中国	21.7	中国	18.4
四国	2.2	四国	5.0
九州	25.3	九州	12.6
沖縄	-	沖縄	-

出所：表7に同じ。

このように下関港は2つの顔を持っている。1つは国際的にはプサン港のフィーダー港としての顔を持つとともに、もう1つは国内的には日本と韓国を結ぶ国内ハブ港としての顔である。

ただし近年、下関港はこの2つの「顔」の機能を徐々に弱体化させつつある。それは他の日本の地方港湾が日韓航路を次々と開設していることによるものである。

2)北九州港と博多港のプサン港に対する「挑戦」

一方、日韓海峡圏に位置する他の日本港湾はどのような状況なのか、この点を北九州港と博多港に焦点を当ててみよう。

北九州港はもともと神戸港を国内ハブ港とするフィーダー港であった。すなわち、瀬戸内海を通路として内航フィーダー船を利用して、北九州港は神戸港経由で輸出入活動を行ってきたのである。北九州港が神戸港から「自立」するようになったのは、プサン航路を開設してからである。つまり北九州港はプサン港をハブ港として選ぶことによって国際貿易港化するとともに、神戸港のフィーダー港としての地位から脱却したのである。

ところが近年、北九州市港湾局が進めている北九州港の発展戦略はプサン・ハブ・システムに挑戦するものである。いわゆる「響灘コンテナターミナル」がこの発展戦略の中心を成している。響灘コンテナターミナルは-15m以上の大水深バースを6バース、2020年までに建設するなど、ポスト・パナマックス型の巨大船対応の施設整備を行うとともに、シンガポールPSAを誘致してターミナル運営の効率化をはかり、環黄海圏のハブ港湾としての機能をもたせるという「野心的」なプロジェクトである。

このプロジェクトは、少なくとも北九州市港湾局サイドでは基幹航路誘致のための条件整備として位置づけられてきた。と言うのも、後述するように、西隣の博多港には北米航路があり、もともと九州・山口のトップ・ポートであった北九州港が東アジア域内近海航路のみしかもたず、港勢も振るわないからである。しかしながら、北九州市サイドの意図とはかかわりなく、必然的に響灘コンテナターミナルは、環黄海圏、とりわけ中国北東部発着の貨物を集荷し、北米とつなぐという役割が想定されているため、プサン・ハブ・システムに挑戦するものになった。

ただし響地区はもともと産業が集積しておらず、したがって貨物量が不足する状況にある。そのため響灘コンテナターミナルはローカル貨物の確保自体が困難であり、現実的にはハブ港湾化以前の問題の解決が必要な状況である。

博多港は、もともと1983年より北米基幹航路を持つ数少ない地方港湾として台頭してきた。現在、北九州港を抜いて神戸以西では最大のコンテナ貨物量(53万TEU)を取り扱う港に成長している。さらに博多港は更なる発展のためアイランド・シティに-15mの大水深バースを2バー

ス整備（予定）するなど、ポスト・パナマックス型の巨大船への対応を進めている。そのことによって既存の北米基幹航路の維持をはかっている。というのも前述した東アジア域内海運市場におけるコンテナおよびコンテナ船の不足状態は博多港にも大きく影響しており、博多港の北米基幹航路は抜港あるいは減便されている。このような状況を打破するためのハード面での措置がアイランド・シティ・ターミナルの整備である。

また荷主に対する利便性の向上をはかるために、新たに「上海スーパーエクスプレス」（略称、SSE）という物流サービスを構築している。これは RO-RO 船を使って JR の 12 フィートコンテナを博多港－上海港間でシャトル輸送するとともに、博多港で陸揚された貨物をトラックあるいは JR 鉄道で国内近遠距離まで運ぶというものである。これによって博多港の日本国内の背後圏を拡大させるとともに、成長著しい上海港および華東経済圏との連携を強めることによって日本の荷主のビジネス・チャンスを生み出そうというものである。

この博多港の試みも結果としてプサン・ハブ・システムへの挑戦という側面を持つものである。すなわち、北米基幹航路の維持・強化はプサン港の機能と直接ぶつかるものであり、また上海港との連携強化はプサン・パッシングを助長するものでもあるからである。

このように海峡圏の現状は、連携というよりも競争という側面がより強くなる傾向にある。この傾向は中国の主要港湾が台頭する中でますます強まる可能性が高い。それは中国を中心とした東アジア域内コンテナ物流ネットワークが充実するにつれて、日韓の各港湾は中国の各港湾とダイレクトに結びつく可能性が高いこと、したがって中国各港湾とは連携、日韓各港湾間では競争という構図が発生しやすいこと、また中国をめぐる海運市場の巨大化によって船舶、コンテナの中国シフトが強まれば、航路確保のための日韓各港湾間での競争は激化する方向にあること、等である。

結語—政策的アプリケーション

(1) 海峡圏における港湾間連携の可能性

今まで見てきたように日韓海峡圏における港湾間連携は難しい状況に直面している。ただしこのことが連携が不可能であるということの意味しているわけではない。いくつかの連携の可能性は残されており、また後述するように、連携の必要性は今まで以上に強くなっている。

最後に、まず連携の可能性を提示した後で、連携のための条件と連携の必要性を整理しておく。

1) プサン・ハブ・システムの強化

プサン港も東アジア域内における港湾間競争の激化に対して手をこまねいているわけではない。ハード、ソフト両面での防衛策を展開している。具体的には、プサン新港の整備、荷主企業の港湾地域への直接的誘致、海外主要港への積極的なポート・セールス等である。

韓国政府は現在のプサン港の西側の加徳島（カドクド）に2011年までに30のコンテナ・バースを持つ一大コンテナ港湾を整備する計画である。この整備の特徴は、ポスト・パナマックス・タイプの巨大船に対応していること、外資を含めた民間資金・経営を積極的に導入していることにある。この新港の整備によってハード面および効率面でメガ・キャリアの誘致を図る。

一方、プサン港は荷主企業を港湾地域へ直接誘致することも試みている。これは従来、プサン港が船社誘致中心の誘致を行ってきたことからの大きな転換である。すなわち、荷主を直接、港湾地域に呼び込むことによって貨物発生地点と港湾を一致させ、そこで発生した貨物をもとに船社誘致あるいは誘致船社の引き止めを行うというものである。また海外主要港への積極的ポートセールスは、とりわけ日本向けが活発になっており、たとえば神戸港との連携をはかることによって西日本最大の経済圏である関西圏をプサン港の背後圏に本格的に組み入れようとするものである。

このようにプサン港は、従来から持っている北東アジアのハブ港湾としての機能と、その中で西日本・日本海地域のハブ港湾としての機能を強化しようとしている。これはプサン港の危機感の表われである。と言うのも中国諸港湾、とりわけ上海港や青島港、大連港等の中国北部の主要港湾の台頭は、北米－中国間、あるいは日本－中国間のコンテナ貨物流動におけるプサン・パッシングを加速させる要因となっているからである。この状態を放置するとプサン港はローカル貨物の600万 TEU だけとなり、東アジアにおけるハブ港湾としての地位を喪失する可能性がある。このような事態に立ち入らないための防衛策として上記のような施策が展開されているのである。

そしてプサン港が北東アジアのハブ港湾であることが日本各港湾、そしてその中の海峡圏内各港湾とプサン港との間の連携を図る前提条件となる。というのもプサン港が北東アジアのハブ港湾であり、多様な航路を保有していることが、それらを持たない日本の各港湾、とりわけ地方港湾にとってはプサン港と連携することの魅力になっているからである。

2) 「ダブル・ハブ」システムの複数化

下関港の事例のように、海峡圏の他の2港、北九州港と博多港もプサン港との関係では国内ハ

ブ港湾の役割を果たすことが効果的である場合もある。実際、博多港も北九州港もプサン航路を複数持っており、この航路を利用して九州・山口地域のハブ港湾の役割を果たしている。博多港、北九州港ともにJRを活用する形で国内ハブ港化を進め、北九州港あるいは博多港＝国内ハブ港湾－プサン港＝国際ハブ港湾という「ダブル・ハブ」システムという形の港湾間連携を部分的に構築することは可能であり、効果的である。

(2) 構造的政策課題

ただし上記のような海峡圏での港湾間連携を充実させるためにはいくつかの条件が必要である。すなわち、①海峡圏内における荷主企業の連携の重要性－港湾間が連携するためには、その連携によってでき上がった物流ルートを利用する荷主が存在することが必要である。具体的には海峡圏をまたいだ形でSCMあるいはDCMといった活動を行う荷主をどれだけ多く育成できるかが、連携の根本的な鍵を握っている。次に②①を支え、促進する物流サービス構築が必要になる。そして最後に③そのための政策的サポートが必要である。とりわけ東アジア規模での海運市場の現状を見るならば、政策的な誘導なしでは海峡圏で港湾間連携を構築することは困難である。

(2) リージョナル化時代の国家経営、地域・都市経営の特徴

ところで政策的な誘導と言う場合、それは次の3つのレベルで行われ、またそれぞれのレベルの施策が相互に関連していることが必要である。3つのレベルとは、①日本国内および韓国国内それぞれでの地方政府・地方自治体間での連携、②日韓間での国境を越えた地方政府・地方自治体間での連携、③日韓両中央政府間での連携、である。

①の点については、国内における対韓窓口の集約化のために必要な措置である。②の点は海峡圏における港湾間の効率的な役割分担を決めるために必要な措置である。③の点は北東アジアにおける日韓および海峡圏の位置づけとそこでの役割分担を決めるのに必要な措置である。

このような政策的対応が必要な理由は、北東アジア、とりわけ日韓両国が東アジア全体の中でその相対的な地位を低下させる危険があるからである。北東アジアの経済発展・成長のためには北東アジアにおける物流機能（とりわけハブ機能）の維持が必要であるが、そのためには最大のハブ港湾であるプサン港の機能を維持・強化するための海峡圏連携が必要とされる。そしてこのことを通して北東アジアにおける産業集積の拠点性維持をはかることが可能となる。

現在、国の競争力は国全体あるいは国全体の平均ではかられるものではなくなっている。それ

はその国の中に位置する主要都市の競争力によって大きく規定されるようになっている。そして都市の競争力を規定する空間的範囲は国ではなく域圏である。したがって一国の発展のあり方と都市の発展のあり方および域圏の発展のあり方は別個のものではなく、オーヴァーラップするものとなっている。現在、日本の国土交通省は次期全総を大幅に見直し、近隣の東アジア域内諸地域との連携を前提とした開発計画を策定すると言われている。海峡圏における地域連携のあり方は正に今後の日本の地域開発を占う一つの試金石となるものである。

参考文献

津守貴之 [1994] 「東アジア地域における物流活動の空間的再編成—80年代以降の日本の国際コンテナ物流を事例として—」『経済学会雑誌』(岡山大学) 25巻4号

津守貴之 [1997] 『東アジア物流体制と日本経済—港湾機能の再配置と地方圏「国際化」』御茶の水書房

Tsumori, Takayuki (1997) “‘Internationalization’ of Local Ports in Japan - Its Background and Limits -” in 韓國港灣經濟學會誌 第13輯