

# 環黄海圏における物流の現状に関する一考察

—日本・中国・韓国・北朝鮮の貿易動向の視点から—

A Study of the Present Condition of the Physical Distribution In the Yellow Sea Bloc.

神奈川大学大学院 経営学研究科

国際経営専攻 博士後期課程

李 貞 和

(目次)

1. はじめに
2. 中国・韓国・北朝鮮と日本貿易の動向
3. 環黄海圏の寄港港としての北九州港の物流の現況
4. 環黄海圏の物流の現況
5. おわりに

## 1. はじめに

東アジア地域の急速な経済発展により環黄海圏の海上貨物輸送の物流の環境が著しく変化している。特に、中国の目覚ましい経済成長は益々、伸びており、日本との貿易では取扱量は1999年度においては中国の対日貿易輸出入額が672億ドルに達しており、2000年度には貿易総額は857億7,956万ドルに拡大している。そして、1999年度の韓国の対日貿易輸出入額は400億400万ドル、2000年度の貿易総額は522億9,400万ドルに増加したのである。このように、東アジア地域の経済成長と中国・韓国の貿易成長が伴って環黄海圏の海上貨物輸送量も増大したのであり、1990年以降には北朝鮮の貿易成長が見られるのである。

したがって、このような環黄海圏の物流の環境に応じる日本側の港は長期的に見ると北九州港が環黄海圏の海上貨物輸送の物流拠点として位置づけられると思われるのである。

今後の北九州港の課題としては安定的な定期海上輸送の航路の誘致、一貫輸送システムの構築およびTDSシステムの活用とともに内外フィーダー航路を拡大して物流システムの機能を強化し、環黄海圏から発生するコンテナ貨物の中継点として西日本の物流拠点化を実現させ東アジア地域の貿易の物流の拠点になるものと思われる。そこで、本稿では、日本・中国・韓国と北朝鮮との貿易動向に目を向けて環黄海圏における北九州港の物流の現況について考察したいと考える。

## 2. 中国・韓国・北朝鮮と日本の貿易動向

### 2-1. 日中の貿易動向

日本の対中貿易は、繊維および同製品などを中国へ輸出し、それを中国で加工して輸入するという加工貿易構造の形態をとっている。また、機械機器の場合にも中国における合弁企業や委託加工による逆輸入が中心になっている。1999年度の対日貿易は輸出が324億ドル（前年度対比、9.2%増）、輸入が338億ドル（前年度対比、19.4%増）に伸びている。<sup>1)</sup> さらに、中国のWTO加入によりこれからの中国の貿易は拡大し、貿易環境も変わると思われるのであり、表1に示されているように日本が逆輸入の相手国の中で貿易額が1位となっている。したがって、海上運送貨物量の増大化を考えると東アジア、北米、欧州へのハブポートとして日本の港が考えられる。

表一 中国の主要国・地域別輸出入 (単位: 100万ドル、%)

順位		輸出入総額			輸 出			輸 入		
		金額	シェア	伸び率	金額	シェア	伸び率	金額	シェア	伸び率
	合 計	360,649	100.0	11.3	194,931	100.0	6.1	165,718	100.0	18.2
1	日 本	66,167	18.3	14.2	32,399	16.6	9.2	33,768	20.4	19.4
2	米 国	61,426	17.0	12.0	41,946	21.5	10.5	19,480	11.8	15.4
3	香 港	43,783	12.1	△3.6	36,891	18.09	△4.8	6,892	4.2	3.5
4	韓 国	25,036	6.9	17.7	7,808	4.0	24.9	17,228	10.4	14.7
5	台 湾	23,479	6.5	14.5	3,950	2.0	2.1	19,528	11.8	17.4
6	ド イ ツ	16,114	4.5	12.1	7,778	4.0	5.8	8,336	5.0	18.7
7	シンガポール	8,563	2.4	4.7	4,502	2.3	14.2	4,061	2.5	△4.1
8	英 国	7,847	2.2	19.6	4,879	2.5	5.3	2,995	1.8	53.4
9	フ ラ ンス	6,705	1.9	11.2	2,920	1.5	3.4	3,785	2.3	18.1
10	オ ラ ン ダ	6,423	1.8	7.1	5,412	2.8	4.8	1,011	0.6	21.2
	そ の 他	95,079	26.4	14.8	46,446	23.8	7.2	48,634	29.3	22.8

〔出所〕 ジェトロ貿易白書、2000

## 2-2. 日韓の貿易動向

日本は米国とともに韓国の貿易の重要な相手国であり、最近の韓国の対日輸入は、機械機器を中心として行なわれており、特に、資本財の伸びが著しいのである。対日輸出では、繊維製品は減少しているが、食料品は増加している。韓国の対日輸出額は、1999年度には158億6,200万ドル、日本からの輸入額は241億4,200万ドルの状況であ

り、韓国は対日貿易では赤字になっているが、今後は産業用電子の分野を中心としての日韓貿易の水平分業が行なわれる必要があるとともにFTA協定が実現されると韓国の対日輸出は大きく増加し、特に農畜産物においては135%~264%の増加が予想されている<sup>2)</sup>。表-2に示されたよう韓国の対輸出国として日本は2位になっているのであり、海上貨物輸送量も伸びると思われる。

表-2 2000年度の韓国の輸出国 (順位: 百万ドル、%)

順位	国家別	金 額	シェア
1	米国	37,611	21.8
2	日本	20,466	11.9
3	中国	18,455	10.7
4	香港	10,708	6.2
5	台湾	8,027	4.7
6	シンガポール	5,648	3.3
7	イギリス	5,308	3.1
8	ドイツ	5,154	3.0
9	マレーシア	3,515	2.0
10	インドネシア	3,504	2.0
10ヶ国の合計		118,468	69.0

〔出所〕 韓国、韓国貿易統計、2001、筆者により再作成。

2-3 日朝の貿易動向

北朝鮮の対貿易は1979年に日朝貿易の責務不払い合意により輸出の中心に拡大したのであるが、責務の不払いの合意の不履行の問題で日朝貿易<sup>3)</sup>は1968年度からは減少を続けて1986年度の総輸出入額の600億円から1999年度には394億円となったのである。しかし、2000年には対日輸出は植物性生產品、繊維を中心に増加しており、

輸入は輸送用機器、電子機器、機械類などが増加で総輸出入額が約500億円となり、5年ぶりに貿易額が増加したのである。日本は中国と韓国とともに北朝鮮として表-3示されたように輸出入の主要な相手国2位を占めているのである。そして、北朝鮮として外貨の収入源となるのは<sup>4)</sup>日本である。したがって、今後は北朝鮮の豊かな資源を活性化させる投資をして鉱物資源を生かす産業を育成することで日朝貿易がより成長すると思われる。✓

表-3 北朝鮮の主要国別輸出入 (単位：100万ドル)

	貿易総額			輸 出			輸 入		
	99年	2000年	伸び率	99年	2000年	伸び率	99年	2000年	伸び率
総 額	1,842	2,532.9	37.5	580.6	695.0	19.7	1,261.4	1,837.9	45.7
中 国	399.4	529.7	32.6	37.9	33.8	△10.8	361.5	495.9	37.2
日 本	344.6	462.4	34.2	182.9	234.4	28.2	161.7	228.0	41.0
韓 国	343.6	438.6	27.2	110.5	138.5	25.3	233.0	300.1	28.8
タ イ	40.8	225.1	452.2	2.9	17.8	512.3	37.9	207.4	447.5
イ ン ド	154.0	211.1	37.1	44.3	16.8	△62.2	109.7	194.7	77.2

〔出所〕 ジェトロ貿易白書、日本貿易振興会、2001

3. 環黄海圏の寄港港としての北九州港の物流の現況

北九州港は、韓国の釜山港とは230km、中国の上海港とは1,000km、大連港とは1,200km払という非常に近い距離に位置している。最近の北朝鮮の中国と韓国の連繋航路の貨物量が急速に伸びているのである。したがって、北九州港の貨物取扱量は東アジア地域の海上貨物輸送量の急増と中国および韓国との海上貨物輸送量の影響を受け著しく増加している。このような環境を見ると北九州港が地理的な位置から環黄海圏の寄港港としても機能すると思われる。勿論、北九州港が日本側の環黄海圏の物流の拠点になるためには様々な課題を抱えている。これは、日本の港の課題でもある。すなわち、コンテナタミナルの稼働時間、港湾施設利用料金の問題、物流の効率化のためには欠かせないEDIシステムの運営の問題、大型船舶が接岸できる大水深バースの整備等の問題が挙げ

げられるのである。

北九州港の2000年度のコンテナ貨物取扱は41万2043TEUである。航路別では、中国が15万4979TEUで1999年度比13.3%増加し、韓国が5万5276TEUで前年比9.2%増加している。

北九州港は平成7年に中樞港湾として位置づけられ、モーダルシフトにともなう新門司港のフェリー基地化、<sup>5)</sup> 環黄海経済圏の形成とアジアの貿易取引の活発化によるFAZ<sup>6)</sup>の期待や東アジアのコンテナ貨物の増大で北九州港に海上貨物を誘致することが可能になったのである。北九州港の1999年度の入港船舶隻数は内航船舶と外航船舶の合計は74,016隻、総トン94,855,593総トンそして海上出入貨物量は86,331,889トンであり、コンテナの取扱量は表-4に示したように1997年～1998年度は東アジアの金融危機の影響で取扱量が減少したのであるが、1999年度に入ると若干の伸びを示している。

さらに、TSLの就航を目指して響灘地区に長期構想「北九州港響灘環黄海圏ハブポート構想」が

表一4 北九州港のコンテナ取扱量 (単位: 1000TEU)

	1995	1996	1997	1998	1999
内貿	81	76	60	55	58
外貿	368	355	350	320	350
合計	449	431	410	375	408

〔出所〕北九州パンフレットにより筆者が再作成

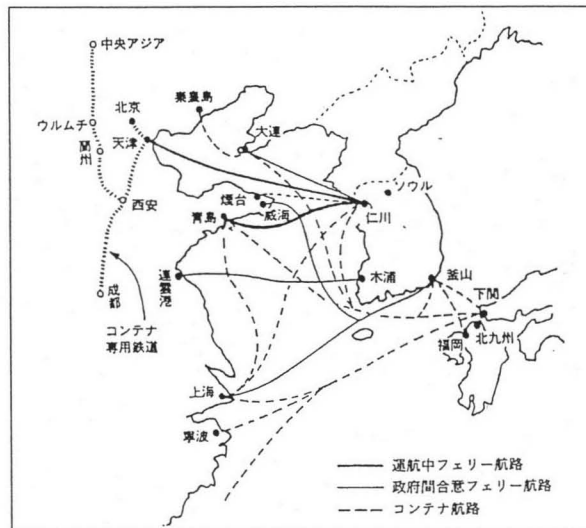
策定されたのである。環黄海圏のハブポートを目指して5000～6000TEUが積載可能な大型船舶が接岸できる水深15mのパスのコンテナターミナルの整備を進めるとともに門司地区には門司鉄道コンテナターミナルが建設中である<sup>7)</sup>。したがって、海上運送と鉄道運送との効率的な一貫複合運送による貨物運送の可能性も図られるのである。これによって、物流の効率性の向上および物流コストを抑えることが可能となり、このような整備事業が達成すれば、西日本で一番安い経費の港、365日24時間稼働の港、定時性・信頼性・効率性が高い港としての北九州港の目標が実現するものと思われるのである。

#### 4. 環黄海圏の物流の現況

環黄海圏域内においての日本、中国、韓国三国間は地理的、文化的、宗教的側面からも緊密な部分が多いのであるが<sup>8)</sup>、経済側面から見てもお互いの

国益のためには欠くことができない貿易パートナーであり、北朝鮮の環黄海圏域内の貿易額出入総額1999年度には50億89百万円となり、図一1に表すように北九州の諸港と韓国の西南諸港、中国の東北部諸港、極めて近いところに位置していることはそれだけに海上運送の効率性は高いといえるのである<sup>9)</sup>。そして、先進国の貿易・投資により東アジア地域は持続的な成長をしつつ、特に1980年代後半期からは中国が加わり、1990年代に入ると中国経済は著しく成長を遂げ、この高度成長が東アジアの各国の経済に及ぼした影響は強く、将来をみると、特に日本、韓国、北米アジア西岸のトライアングルの地域貿易は一層に拡大するものと予測できるのである。このような貿易の増大とともに海上貨物も増加しているものであり、表一5に示しているように、これからの環黄海圏域内に日本、中国、韓国のコンテナ取扱量が1995年を基準としては日本が約0.7倍、中国約が3倍、韓国は約2.5倍に増加することが見込まれているのである<sup>10)</sup>。

図一1 環黄海圏地域の家・陸のネットワーク



〔出所〕黄・渤海経済圏形成の課題、関東学院大学文学部人文学会

表-5 環黄海圏の日・中・韓国間のコンテナ取扱量の推移 (1000TEU)

年次 国名	1995年	2000年	2005年	1995～2005年増加倍率
日本	10056.4	13769.5	17455.3	0.7倍
中国	4179.8	8827.7	16066.4	3倍
韓国	4370.3	7740.7	10376.0	2.5倍

〔出所〕 「東アジア物流体制と日本経済」により筆者が再作成。

#### 4-1. 中国の物流の現況

2002年度から中国WTOの加入国となり、関税率引下となりサービス分野も開放することにより中国貿易の物動量はさらに増加するものと思われるのである<sup>11)</sup>。

中国の代表的な港湾である上海港の場合は1995年度はコンテナ取扱量は153万TEU、2000年度は562万TEUの取り扱いをしており世界6位

を占め、かつ大連港も目覚ましく成長している。特に中国は経済特区、港湾の内部または近接地域にFTZ（自由貿易地帯）を設け、このFTZ内に投資を誘引して経済の活性化を押し進め、逆輸入貿易の拡大を図り、加工、包装、保管などの物流サービスを強化する目的で物流センターを設置したのである。主なFTZが設けられている地域の現況を表-6に示している<sup>12)</sup>。

表-6 中国の主なFTZの現況 (単位: km)

自由貿易地帯	面積	位置
上海	3.28	揚子江の南側の外高橋地域に位置
天津	5.0	中国北北方の天津港に近接する位置
大連	1.25	中国東北の経済技術発展地帯の東側に位置
青島	2.5	青島西岸に位置

〔出所〕 インターネット資料により筆者が再作成。

このような中国の対外貿易環境の変化により海上貨物物動量は増加しており、これらの影響をうけて日中間コンテナ輸送も大きく変化した。その変化の推移を表-7に示したように1985年から1995年間の間の10年間の日本から中国へのコンテナ輸送

量は49.5%も伸びており、中国から日本へのコンテナ輸送量は119%が伸び率となったのである。しかし、1997年度には一時的にアジアの経済危機を蒙り、コンテナ輸送量は減少したのであるが全般的にみると輸送量は伸びたのである。

表-7 中日間コンテナ輸送の推移 (単位: TEU)

年	総計	対前年増加率(%)	日本から中国へ	対前年増加率(%)	中国から日本へ	対前年増加率(%)
1985	154,141		103,782		50,389	
1986	132,419	-14.1	62,493	-39.8	69,926	38.8
1987	150,036	13.3	72,405	15.9	77,631	11.0
1988	201,328	34.2	93,865	29.6	107,463	38.4
1989	218,238	8.4	85,012	-9.4	133,226	24.0
1990	241,349	10.6	81,142	-4.6	160,207	20.3
1991	348,083	44.2	125,228	54.3	222,855	39.1
1992	454,251	30.5	156,863	25.3	297,388	33.4
1993	591,087	30.1	166,506	6.1	424,581	42.8
1994	727,376	23.1	201,452	21.0	525,924	23.9
1995	813,434	11.8	211,171	4.8	602,263	14.5
1996	930,098	14.3	271,083	28.4	659,015	9.4
1997	951,792	2.3	257,482	-5.0	694,310	5.4
1998(1-6月)	464,597	4.7	136,809	14.8	327,788	1.0

〔出所〕 東アジアの視点、(財) 国際東アジア研究センター

したがって、中国との海上貨物輸送の増加を考えると海上貨物を効率的に取扱うためには日本の港は寄港港としてのコンテナターミナルの整備、運用のあり方を考えなければならないのである。

#### 4-2 韓国の物流の現況

天然資源が不足している韓国の場合、原材料を輸入し、その資源を活用して生産の効率性を図り

産業を發展させて輸出増大という貿易中心の經濟發展をしてきたのである。その結果、表-8に示したように韓国の輸出入総貿易額は1996年度には2,600億ドルを超えるほどとなった。1997年度には2,808億ドルに増額したが、金融危機が発生し1998年度には輸出入総額が2,256億ドルとなり、輸出入が著しく減少したのである。しかしながら、1999年度には輸出入額が大幅に伸びて2,633億ドルに増大したのである。

表-8 韓国の総輸出入額 (単位: 億ドル)

年度	1995	1996	1997	1998	1999
輸 出	1,251	1,297	1,362	1,323	1,436
輸 入	1,351	1,503	1,446	933	1,197
合 計	2,801	2,800	2,808	2,526	2,633

〔出所〕 インターネットにより筆者が再構成。

さらに、韓国は貿易による経済回復とともに経済のグローバル化を目指して多国間貿易の緊密化を希求している。同時に二国間のFTA（自由貿易協定）締結を政策として行なっている。特に韓国の主な貿易パートナーである日本とのFTA締結と日本と韓国の特定地域にFTZ（自由貿易地帯）が設置されることが望まれるのである。さらに中国が加わり三国間を連結するFTA締結とFTZ設置が実現すれば日本と中国と韓国の貿易量は拡大するのであり、海上貨物量も増大するものと思われるのである。

韓国の東南側に位置している釜山港はコンテナ貨物の90%を取扱っており、1998年度にはコンテナ取扱量が4,539千TEUで、世界の港湾ランキングの5位を占めていたのである<sup>13)</sup>。今後、釜山港以外の港でコンテナの大部分を取扱っている仁川港の海上輸送と仁川空港の航空輸送が連繫することでSEA & AIR貨物輸送は伸展して韓国の貿易貨物輸送量はさらに増加するものと思われるのである。

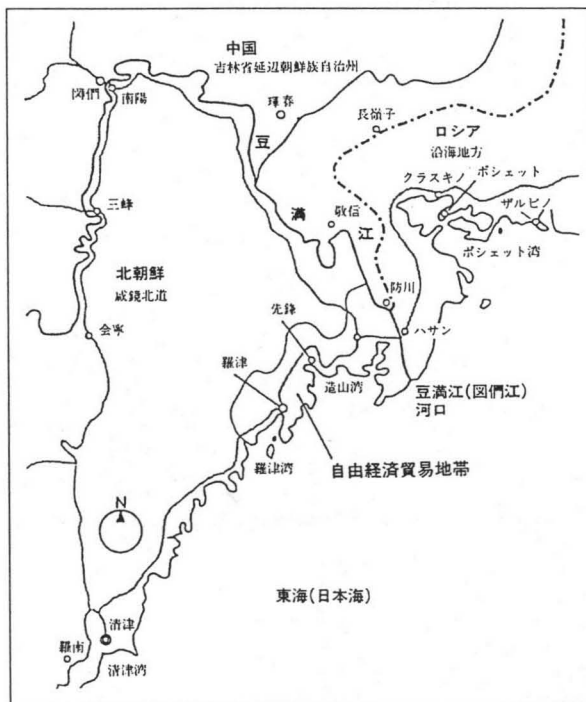
4-3. 北朝鮮の物流の現況

北朝鮮の対貿易は1990年以降に速い成長を示

しているのである。特に日本、中国と韓国間の全体貿易構造の中で60%以上を占めているのである。さらに、対外開放に目を向かい北朝鮮は国際中継貿易・貨物輸送・総合輸出加工、観光・サービス業を中心として外国投資誘致の目的の為に1991年に羅津・先鋒（ラジン・ソンボン）地域に自由経済貿易地帯を設置したために1991年に羅津港、先鋒港および清津港を自由貿易港に指定したのである。(図-2北朝鮮の自由貿易経済地帯)<sup>14)</sup> そのうえ1955年10月には延辺-羅津-釜山のコンテナ中継輸送航路が開設されたのである。このように北朝鮮の対外貿易政策が持続すると将来的には海上貨物輸送量が増加するものと思われるのである。

北朝鮮の対海上貨物輸送需要は少ないし、地域的に日本を中心に集中しているのであり、コンテナ輸送の航路は運送施設が不備である北朝鮮は日・韓航路、韓・ロ航路がコンテナ輸送を行われているのである。したがって北朝鮮は今後の海上貨物が増加とともに開放政策により東アジアと欧米、欧州などとの貿易活性化のためにも多様な国際海上輸送網を構築しなければならないのである<sup>15)</sup>。

図-2 北朝鮮の自由経済貿易地帯



〔出所〕 蝦名 保彦著、「環日本海地域の経済と社会」、明石書店、1995、p.152.

## 5. おわりに

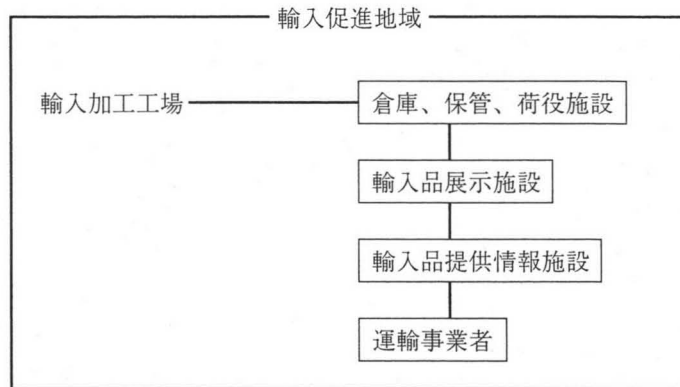
日本、中国、韓国と北朝鮮間で行われている貿易動向を見ると4カ国間の地域経済共同体の形成は必要である。加えて貿易の水平分業かつ、貿易貨物の輸送および受渡の迅速さが要求されるのである。地理的に非常に近い距離に位置している日本、中国、韓国と北朝鮮の海上貨物を効率的に輸送し、将来もっと貿易海上貨物が増加が予想される東アジア、東北アジアおよび北米西岸の地域間において運賃や港湾諸費用が軽減されるとともに大型船舶の接岸が可能なハブポートが望まれるのである。将来的にはこの期待に対応できる建設中の響灘コンテナターミナルがある北九州港が環黄海圏のハブポートとして機能するものと思われるのである<sup>16)</sup>。したがって、北九州港が、環黄海圏のハブポートの役割を果たすためには中国、韓国および北朝鮮との緊密化を生かして相互に人的資源を活用して貨物の迅速な取り扱いおよび港湾の利用料金の値下げを図るとともに4カ国間の

円滑な情報交換を図ることで安全確実な貨物輸送が可能となると思われるのである。環黄海圏から発生するコンテナ貨物の中継点および西日本の物流拠点となり、同時に東アジア地域の貿易の物流の拠点にもなるものと思われるのである。

### 注・参考文献

- (1) 日本貿易振興会、『ジェトロ貿易白書』、2000
- (2) 韓国対外経済政策研究所発刊、『韓・日 FTA の経済的な効果と製作時時点』、2001
- (3) 蝦名 保彦著、『環日本海地域の経済と社会』、明石書店、1995年、p.226.
- (4) ARCレポート、『北朝鮮』、2000、p. 26.
- (5) <http://liblnippon-foundation.or.jp>
- (6) FAZ (FOREIGN ACCESS ZONE：輸入促進地域)：FAZの設置の目的は空・港湾の機能の強化とともに空・港湾内およびその周辺地域に輸入施設を設置して輸入貨物の流通の円滑化を推進して輸入の拡大を図ることである。

FAZの概念



- (7) <http://www.kitaport.or.jp>
- (8) 三村 真人、小林 照夫、富田 加編著、『貿易と港』成山堂、1998年、p.222。
- (9) 小林 照夫著、関東学院大学文学部学会発行、『黄・渤海経済圏形成の課題』、1997年、p.267。
- (10) 津守 貴之著、『東アジア物流体制と日本経済』お茶の水書房、1997年、p.242。
- (11) 韓国海洋水産開発院発行、『KMI世界海運展望』、2001年。
- (12) 白 種実著、『アジア主要国の港湾背後

地の物流拠点化政策の比較研究』、韓国海洋水産開発院発行、1999年。

- (13) <http://libl.nippon-foundation.or.jp/1998/0957/contents/149.htm>
- (14) 蝦名 保彦、上同書、p.151。
- (15) 李 性雨著、『統一時代における朝鮮半島の港湾開発政策方向』、韓国海洋水産開発院、1998、p.208.
- (16) JESS BROWNING 著、『コンテナターミナルの運営方法における日米比較』、2000。