

## 東アジアにおける港湾戦略の現状

九州国際大学 国際関係学科 准教授

男 澤 智 治



日時 平成20年11月26日(水)  
場所 ホテルセントラーザ博多(福岡市)  
主催 財団法人 九州運輸振興センター  
後援 日本財団  
九州運輸局

### I はじめに

今、港湾を取り巻く環境が大きく変わってきたと思います。これまでの港湾は荷役の効率化やコスト削減に目が向けられていましたが、現在はロジスティクス・システムの中で

港湾を考える必要があります。これまででは安いことをセールスポイントにする港湾が増えていたわけですが、それでも、今は、企業がサプライ・チェーン・マネジメントやロジスティクス・システムの中で動いていますから、その中で港湾がいかに付加価値をつけていけるかが非常に重要な視点になっていけると考えております。こういう厳しい環境の中で主要港湾の多くは生き残りをかけて、港湾の内外にロジスティクス産業の一大拠点を集積してきています。港を単

なる通過点ではなくて、港で何かを生み出していくという形です。流通加工をして価値をつけて、さらに次のところに出していく。そのため拠点として、各国で整備が進められています。

このような現状を背景としまして、交通政策審議会の港湾分科会等におきまして、アジア物流ネットワーク強化、港湾におけるロジスティクス機能の強化、競争力のある臨海部産業エリアの形成等を施策としてあげています。

昨年、主要5港を見てまわりました時、名古屋港は、以前は西部貯木場という木材置き場を埋立てをして、以後ロジスティクス拠点として展開していくということでした。大阪でも咲洲(南港地区)の中で、新しいコンテナターミナルを整備する場所

図1 アジアの中の日本



半島です。ただし、この地域の課題点は、社会インフラ整備がきちんと出ていないということです。道路はかなり出来ていますが、まだ完全なネットワークができていないので、港とその後を結ぶ道路なり、通関システムも含めて、まだ整備が必要であるということです。

の背後地で、約百ヘクタールある地域でのロジスティクスの展開を考えていくということです。こういう中で、今日は日本のコナテナ港湾整備と、韓国・中国の港湾整備についてお話を進めていきたいと思います。

まず、位置関係を眺めていきたいと思えます。(図1)日本は東の端になります。お隣に韓国、そして巨大な中国。極東にはロシア、下にありますと台湾、フィリピン。そして最近、特に脚光を浴びておりますのがベトナムを中心とするインドシナ

アジア諸国の基本データです。(表1)人口は中国が13億、次に大きいのはインドで11億です。それからインドネシアが2億2千万、日本が1億2千万です。他の国々は1億未満です。

経済規模をみますと、これはアメリカを100としたもので、2006年データですが、日本が3割程度、中国は2割まで来ているのが注目すべき点だと思います。

ただし、1人当たりの所得で見ますと、日本はアメリカの約8割、シンガポール、香港が7割前後です。台湾、韓国になりますと、少し下がります。中国は経済規模では2割を

表1 アジア諸国の基本データ

項目 国・地域	人口 (百万人) 2006年	経済規模 (米国=100) 2006年	一人当たりの所得 (米国=100) 2006年	経済成長率		輸出/GDP比 (%) 2006年
				01年~05年 平均(%)	2008年 前年伸(%)	
アメリカ	299.4	100.0	100.0	2.4	0.5	7.9
日本	127.8	33.2	77.8	1.3	2.0	14.9
シンガポール	4.5	1.0	67.0	3.3	4.0	205.7
香港	6.9	1.4	63.0	4.2	4.3	166.9
台湾	22.9	2.8	36.3	3.0	3.4	61.3
韓国	48.3	6.7	41.7	4.6	4.2	36.7
マレーシア	26.6	1.1	13.1	4.4	5.0	106.6
タイ	65.3	1.6	7.4	5.1	5.3	63.4
フィリピン	87.0	0.9	3.1	4.3	NA	40.3
インドネシア	222.1	2.8	3.7	4.7	6.1	28.4
中国	1314.5	20.1	4.6	9.6	9.3	36.7
ベトナム	84.2	0.5	1.6	7.5	NA	64.9
インド	1117.7	6.9	1.9	6.8	7.9	13.3

出典：矢野恒太記念会「世界国勢図説2008/09」(2008年9月)  
2001から05年にかけての経済成長率は内閣府「海外経済データ」(2007年4月)、国際東アジア研究センター「East Asian Economic Perspectives」Vol.17 No.1, 2006年2月を参照した。  
2008年の経済見通し(実質GDP)は、IMF資料と内閣府資料による。

占めていたんですが、1人当たり所得にしますと5%ということで、やはり中国では、まだかなり格差があるということが読み取れると思います。  
経済成長率ですが、近年をみますと、日本を除くアジア諸国はそこそこ好調です。ただ、2008年の伸び率を見ますと、残念ながら、日本は今年(08年)0.5%、来年(09年)はマイナス成長と出ております。中国は08年で9.7%、09年で8.5%、インドも7.8%、6.3%

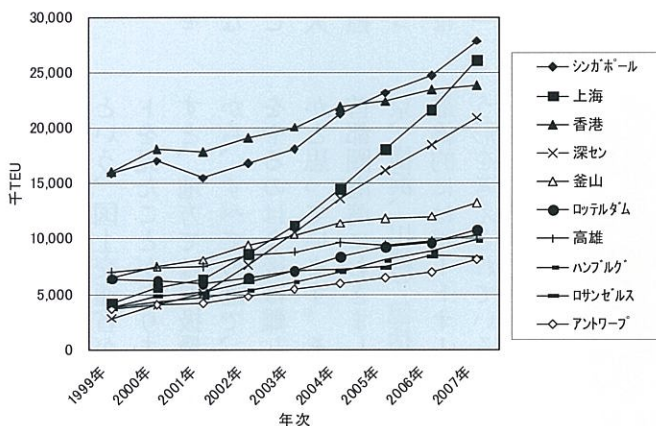
ということ、若干のダウンはあるものの、今後も成長が続くと予測されています。また世界銀行の予測では2030年までには、アジア地域の伸びは全世界の伸びを上回るということ、10年後にはアジアのGDPが世界のGDPの半分を占めるといふ予測をするエコノミストもいます。  
輸出/GDP比は輸出額をGDPで割ったものです。シンガポール、香港、マレーシア等が大きくなっています。これらの国は貿易国でもありますので、お国柄が表れているのかなと考えます。

## II 東アジアの港湾物流構造

### 1 東アジアの港湾物流構造

コンテナ取扱量でみる世界港湾です。(図2) トップがシンガポール、次いで、上海、香港、深セン、釜山です。特徴的なのは1999~2006年までは、シンガポールと香港が中継貿易を中心としながら2千万TEUクラスで上位に君臨

図2 コンテナ取扱量 (TEU) で見る世界港湾のトップ10の推移



注) 1999年~2007年の各港湾におけるコンテナデータは、日本荷主協会発行「荷主と輸送」2008年2月 No. 400 をベースに、Containerisation International Yearbook 2008、「海事レポート」平成 12、15、20 年度版、開オーシャンコマース発行「国際輸送ハンドブック 2002 年版」を参照した。

していました。ところが、上海は99年には5百万TEUもなかったのですが、20~30%の急成長を続けて、グラフが右に立ちあがってくる位の形で第二位にあがってきています。業界紙の予測によると、間違いなく2008年は3千万TEUになって、世界第一位になるだろうといわれています。香港がそのおおりでランクを落としているということです。その下の深センにつきましても、上海の後を追うかのように非常に大きな伸びを示してきています。深センより下は、この10年間にトッ

プ10にいた港の推移を書いているのですが、実は2007年のデータのみですと深セン以下、釜山、ロッテルダム、ドバイ、高雄、ハンブルグ、青島が続いておりまして、アジア諸港湾が10港のうち7港を占めるという状況になっています。特に青島港が非常に取扱量を伸ばしてきています、今後は上位に入ってくるのではないかと考えております。伸び率は表2に書いております。  
図2、表2を参考にして、最近の99年以降の主力10港の性格分けをしてみました。ひとつは、シンガポールや香港のような先導的港湾グループ、2つめは上海や深センのような急成長港湾グループ。3つめは釜山、高雄のような取扱量がややトーンダウンしているところで、新たなビジネスモデルを模索している、新モデル模索グループ。4つめがロッテルダム、東京などの成熟港湾グループに分けられると思います。  
この先導的港湾グループと新モデル模索グループをよく眺めてみますと、シンガポール、香港、釜山、高雄は中継輸送が非常に多い港です。この東アジアの港湾をどういふふうにとらえるかという、やはりひとつは、中継を武器としてハブ的に大きくなっている港湾。それから、もうひとつは地場の輸出、または港湾

## 第6回 海事振興セミナー

表2 コンテナ取扱量の成長率で見る世界港湾のトップ10の推移

単位：%

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
シンガポール	7.17	-8.92	8.25	7.74	17.73	8.87	6.86	12.54
上海	33.30	12.97	35.84	30.98	29.05	24.23	20.05	20.45
香港	12.42	-1.10	6.93	5.02	9.11	2.26	4.96	1.45
深セン	41.43	27.09	50.00	39.35	28.70	18.62	14.03	13.70
釜山	17.08	7.07	17.09	9.67	10.00	3.82	1.68	10.23
ロッテルダム	-1.95	-5.26	9.59	8.98	18.42	10.61	3.82	11.76
高雄	6.31	1.55	12.62	4.09	9.90	-2.52	3.22	4.96
ハンブルグ	13.28	10.38	14.61	14.22	14.09	15.66	9.41	11.71
ロサンゼルス	27.42	6.25	17.79	17.59	0.77	3.39	13.24	-1.30
アントワープ	12.95	3.41	13.17	13.98	10.10	8.12	8.28	16.54

注) コンテナデータは、図2と同じ。

背後圏の輸出入をベースにしなが  
大きくなる港湾にわけられると思  
います。

まとめますと、東アジアの港湾物  
流の特徴はコンテナ中継輸送が活  
であり、中継輸送圏域を大局的に互

いに独立させる港が多いというこ  
になると思います。

### 2 日本の港湾物流構造

日本では三大都市圏に、ヒト、モノ、情報が集中しているのは否めな  
いところかと思えます。こういうこ  
ともありまして、三大都市圏に五大  
港が整備されて、背後圏の物流を担  
うことが行われているわけです。コ  
ンテナ貨物につきましては、例えば  
東京、横浜ですと、東北地方とか一  
部北海道まで含めた形で、この2つ  
の港が取り扱うことから、従来は三  
大都市圏の港湾利用が9割を占めて  
いたということです。

しかし、1990年代以降、地方  
の国際化がどんどん進んでまいりま  
して、コンテナ航路が地方にも開設  
されました。当初は北部九州地域も  
神戸港にフィードバックして、それ  
から本船につないでいたと思いま  
す。だんだんとアジア航路を中心  
に開設されて地元の港から出すよう  
になったかと思えます。

ただし、今後も地方の港が大き  
くなるかという点、私はそうは考  
えていません。船舶の大型化や大規模運  
営という面からみますと、地方港へ  
のシフトにはある程度限界があるの  
ではないかと思えます。コンテナター

ミナルというのは、1ターミナル運  
営して採算がとれるのは取扱コン  
テナが20万TEU位ないといけ  
ないという、国土交通省が出したレポ  
ーを見たことがあります。そうしま  
すと、地方では取扱量が少ないです  
から、すべての港で、すべての行  
をやるのは今後は難しいのではない  
かと思っています。そういう中で、  
首都圏港湾におきましても3港（東  
京、横浜、川崎）包括連携が行われ  
最終的にはポートオーソリティーとい  
う形を考えられているわけです。

### III 日本における港湾開発・運営戦略

#### 1 従来のコンテナターミナルの整備・運営

従来のコンテナターミナルの整備・  
運営については1967年の埠頭公  
団方式、1982年の埠頭公社方式、  
1998年の新方式と変化していま  
す。港湾政策の方では1985年の  
「21世紀の港湾」、95年の「大交流時  
代を支える港湾」がひとつのポイン  
トだと考えております。

1960年代の後半、東京、横浜、  
名古屋、大阪、神戸といった主要港  
におきまして、外貿コンテナ航路の

就航が相次ぎました。この間政府は  
京浜外貿埠頭公団、阪神外貿埠頭公  
団を作りまして、国家戦略として緊  
急にコンテナターミナルの整備をし  
なければいけないと集中投資をして  
きたわけです。1970年代以降に  
なりますと、さらに国際海上コンテ  
ナ輸送が世界的に進展をして、取扱  
いが急激に増えてきます。1980  
年代になりますと、主要港だけでは  
負担が大きいうことで、それを  
軽減することが考えられてきます。

1985年の「21世紀の港湾」、こ  
れは運輸省の長期港湾整備政策のひ  
とつです。1987年の第四次全国  
総合開発計画、これらの流れの中で  
地方港の外貿コンテナを整備してい  
こうという流れが出来てきたかなと  
思います。第七次、第八次港湾整備  
五ヶ年計画において、地方港におけ  
るコンテナ化が進められて、北部九  
州港湾もかなり整備され、航路が誘  
致されてきたのではないかと考えて  
おります。

その後、95年の「大交流時代を支  
える港湾」、これは運輸省の長期港  
湾整備政策のひとつですけれど、こ  
の中心は地方港のコンテナ化を進め  
ると同時に港を格付けしていきます。  
中核、中核国際港湾です。いくつか  
の港を区分して、集中投資をしてい  
くことになります。この背景にあり

ましたのは、日本の主要港における国際競争力の低下が顕著になってきたことと、国の公共投資の重点化があります。第七次港湾整備五ヶ年計画では、公債比率が高くなって港湾整備費用が削減されたこともあろうかと思えます。

2000年になりますと、「新世紀港湾ビジョン」という施策の中で、「地域とアジアと結ぶ基幹ラインの形成」等の政策が打ち出されていくわけです。

## 2 港湾整備・運営の新しい方向

港湾整備の新しい方向では、99年のPFI方式、2008年の埠頭公社の民営化と京浜3港の包括連携、スーパー中枢港湾という流れが出されます。どちらかというと、90年後半から出されましたものは、港湾の民営化を推し進めていくための、法律の制度整備が積極的に進められてきたと思えます。

しかし、これは日本だけがやったわけではなくて、お隣の韓国においては90年代に、社会的間接資本投資民間資金促進法とか、PFI法、外国人投資促進法、こういった法律が急いで作られましたし、台湾でも、促進民間参加公共建設法等が作られて民間の投資を促すという方向にな

りました。この流れは、後に中国においても行なわれて、民間投資や民間運営を奨励する方向になりました。最近では2002年のスーパー中枢港湾、2007年の交通政策審議会中間答申等においては、わが国産業界の国際競争力を阻害しないような港湾の整備が課題になってきています。

## 3 コンテナターミナルを中心とした課題

コンテナターミナルの整備・運営に関しては、これまで公団・公社方式がとられてきたわけですが、  
①船社―港運の従属的關係が形成され、港運の近代化が阻害されている、  
②公社民営化では、港湾管理者が50%以上の株を保有するので、公社とあまり変わらないのではないか、という指摘もありました。

スーパー中枢港湾に関しては、岡山大学の津守准教授が海事新聞でもよくお話されておりますが、①選択と集中を行うとしているが、何を集約するのか明確ではない、②メガ・ターミナル・オペレータは単なる受け皿会社となっていないか、という課題があります。

わが国の港湾政策全体に対しては、  
①国土交通省の港湾政策と港湾を運

営している港湾管理者間で全体最適が図られていない。これは確か、日本郵船の方が以前、海事新聞で言われたことかと思えます。②港湾を再度国家的視点から見ると、港湾法の一部改正が必要である。これは、東京でヒアリングした時に、ある外郭団体の方が言われたことです。  
③全国的にコンテナ港湾が分散化している。④港湾ロジスティクスの視点から戦略を見直す必要がある。といったことが、これまでの私のヒアリングとか、いろいろな資料から整理されたことであります。



肥後 隆  
m. 110

## IV 東アジアにおける港湾開発・運営戦略

### 1 韓国編

#### (1) 韓国物流の発展過程

ものの本によれば、韓国では1970年代から流通近代化がスタートしたと書かれています。1980年代に入りますと、物流の重要性が認識されました。なぜ、認識されたかというと、売り上げに占める物流コストの割合が80年代は15%位もあつたのです。今の日本の場合は、日本ロジスティクス・システム協会の報告によると、製造業全部で5%前後でしようか。ですから、物流コストを抑えていかないときつということです。

もうひとつの理由は、韓国は、北朝鮮との関係が良好でない、朝鮮半島を上に行くことができないものですから、基本的に日本と同じ島国なのです。対貿易を国家戦略として行わないといけないので、物流が大きなネックになるのではないかと、懸念があつたものと思えます。

80年代に入りますと釜山港第3埠頭に神仙台埠頭が整備されてコンテナ化の時代を迎えます。90年代に入

りますと、情報化、国際物流の発展を支えるために、埠頭運営の民営化、埠頭整備への民間投資が行われることとなります。

埠頭運営の民営化にあたっては T O C (Terminal Operating Company) 制度の導入が最初に行われました。埠頭ごとに管理する会社を作って、そこが全体管理をする。いろいろな料金徴収は、その会社を通じてあげるといやり方です。でも、東京港も同じことをやっています。東京港も埠頭ごとに管理会社をきめて、その会社が料金を徴収して、東京都港湾局に納めています。

また埠頭整備への民間投資が、90年代に入ると始まってまいります。ご他聞にもれず、韓国も国家財政が厳しくなり、すべての所にお金を回すことができなくなって民間投資を受け入れることとなります。釜山港第3埠頭と光陽港の整備に係る総事業費の約30%を民間投資を受け入れて行ったということです。

2000年に入ると「北東アジアビジネス中心地」を目標に掲げます。国家戦略でもって物流、産業の整備を行っていくということ。国家物流委員会を作って、北東アジアのビジネス中心地になることを大きな題目にしたわけです。

こういう流れの中で韓国は法律と

ハードの整備を一体的に進めてきました。

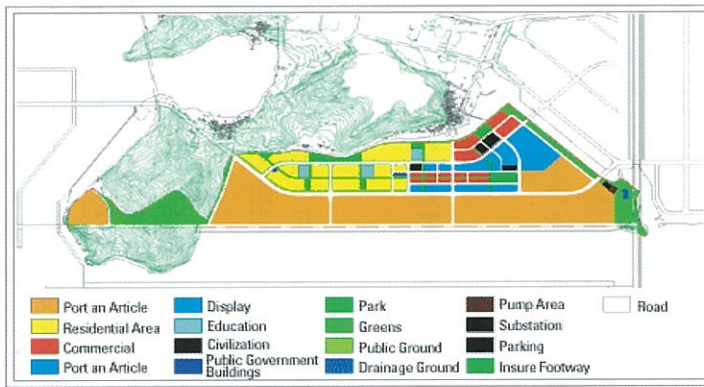
(2)釜山新港及び背後地開発

図3は釜山新港の開発計画図です。

この図は若干古いので、色分けの所は実際とは少しずれている所もあるかと思いますが、色がついているところが背後地域で、図の下方の白い所がコンテナターミナルです。

釜山新港については、まず、なぜ整備することになったかということ、一番大きい理由は釜山港が手狭になっ

図3 釜山新港の開発計画図



たことです。山が迫ってほとんど平地がないというのが釜山の大きな特徴であります。背後地の開発が難しいので、トンネルの先にICD (Inland Container Depo) を置いたり、いろいろな苦勞をしながら整備をすすめていきました。その中で2015年を目標に(当初は2011年が目標)釜山新港を整備して、今の釜山港の役割の一部を移していくことになったわけです。

また、ビートル等が着きます埠頭の前後、旧の第1埠頭から第4埠頭については、ロットホテルが入ってウォーターフロント開発をする、フェリー発着といった機能も釜山新港に移せるものは移していくそうです。

新たなビジネスモデルを展開するには、どうしても莫大な背後地が必要になってきます。橙色がポートエリアで、港と直に使われる施設、例えば、複合物流センターなどに使われます。黄色い地域は住居エリアです。赤い地域は商業エリア、青い地域はいろいろな展示場とか、ポート関連とかを含めた形になります。ただ、商業エリア部分は今後、物流用地に変えていくそうです。

この釜山新港の開発は1995〜2015年の20年間のプロジェクトで現在進められております。最終的には30バース整備ということですが、

現在は北側の6バースを整備しております。2006年1月に供用開始されました。ドバイ・ポーツ・ワールドが主宰する釜山新港湾株式会社が運営をしています。

この後、釜山新港湾株式会社がさらに3バース整備、韓進海運がその先に4バース整備、南側の地域には現代商船が4バース整備ということ、2009年までにあと11バースが追加整備される計画になっております。

これだけ整備されると、好調に推移しているのだろうと思って話を聞きますと、昨年一年間の取扱量が58万TEUで予想していたよりも低めということ。利用船社も定期船が5社、不定期船が1社、全部で6社。このあたりについてはもういさど見直しをしながら、進めていきたいというのが、港湾管理者である釜山港湾公社の話でありました。

直背後地の開発は、釜山都市開発公社が造成を行いまして、釜山港湾公社と韓国政府が購入、そして外資系企業にリースします。実際の面積は307万㎡で、このうち170万㎡、約6割は自由貿易地域(FIZ)としての指定がされております。

この地図の根っこの部分、98万㎡に外国企業22社の入居が決まっているわけですが、すでに3社が進出し

表3 BJFEZの開発概要

地域名	面積 (万坪)	開発方向
新港湾	342	物流・流通、国際及び海事業務の拠点
ミョンジ	403	国際業務、航空物流、先端の部品・素材の供給基地
チサ	1,145	先端産業、R&Dセンター
デュドン	639	メカトロニクス及び専門教育・R&Dセンター
ウンドン	655	物流・流通及びレジャー・休養拠点

(出所) BJFEZの英文パンフレット

ています。釜山国際物流センター(BIDC)、大韓通運(BND)、釜山新港(CFS)が操業されています。進出外国企業の半分が日系企業、4割が中国企業ということで、中国と日本がひとつの軸になっているということ。基本的にはアジアからの荷物をここに集めて、背後地で流通加工や仕分けをして付加価値をつけて、中国や日本に出していくことをイメージしているようです。

FTZは関税がかからないというのは、どなたもご存知だと思いますが、実は50万ドル以上投資する外国物流企業、100万ドル以上投資する外国製造企業に対しては法人税、所得税を3年間100%免除、それから2年間50%減免、さらに登録税、財産税、総合土地税を最大15年間免除するという大胆な施策を打ち出しています。賃貸料も52円・㎡/年、格安中の格安です。要は外資系企業に如何にたやすく来てもらって、操業してもらうかを常に考えているということ。

また、釜山新港湾のさらに後ろの地域を経済自由特区に指定しています(表3)。これは釜山鎮海自由区域庁が管轄しておりまして、新港湾を含めてミョンジ、チサ、デュドン、ウンドンという5つの地域を開発地域として指定をして、この地域にいろいろな産業を貼り付けていくということです。国際業務、航空物流、先端産業、メカトロニクス、物流・流通、大学を移転させる等を一体的に開発しています。

### (3) 釜山港湾公社の戦略

釜山港湾公社の今後の戦略ですが、ひとつは中国からの中継貨物が非常に少なくなってきたということ

で、危機感を感じていて、なにか付加価値をつける仕組み作りをしなければいけないということです。もうひとつは極東ロシア戦略です。中国東北三省のコンテナをロシア・ザルビノ港に集めて、釜山とフィリピンでつないでいけば、かなりコスト

写真1 釜山新港の開港状況



削減になって優位性を増すのではないかといいものです。また、シベリア・ランド・ブリッジとの連携をさらに密にしていきたいというのが、釜山港湾公社の大きな戦略ということです。

韓国政府として考えているものとしては、中国に次いで成長が著しいインド、ベトナム、タイの港湾のターミナルに投資をする。HPHやPSAなどが、いろいろな港湾投資をしておりますが、韓国政府として基金を集めてできる方策を検討しているということです。

こういうふうにして、韓国政府は国家戦略でもって、港と背後と都市の一体となった形での整備が大胆に進められています。国が後押しをしていることもあって、税制等も大胆にきいていけるところが大きいのかなと考えています。

写真1は釜山新港の開港状況です。左は福岡運輸が入っている国際物流センターの外景です。右はコンテナターミナルの状況です。

写真2は光陽港です。左はコンテナターミナル。右は背後地整備です。光陽港は1923年にできた港で、元々石油化学工業とか鉄鋼の町ということで、北九州港に近い感じがする港です。コンテナターミナルについては、そんなに歴史はなくて、98

## 第6回 海事振興セミナー

写真2 光陽港の開発状況



年7月にコンテナターミナルができ、この10年間で16バースが整備されました。昨年の取扱量は約172万TEUですが、実は若干取扱量が落ちています。これはマースクラインが釜山港に移ったことも原因であるということですが。

写真3 仁川内港と南港の開発状況



それから取扱量が全体的な計画値よりも少ないということもあって、私がヒアリングに行った国際物流ビジネスチームの部長さんの話によると、取扱量があまり伸びていないので、バース整備を計画どおりに遂行するかどうかは、模索中であるといわれていました。

釜山港と同じで背後地もFTZや、経済自由特区として整備が進められています。ただ、土地の整備は進んでいるのですけれども、具体的に企業が進出するところまでは進んでいないと云うことで、釜山とは状況が違うと思います。

写真2の右には共同の物流センターが見えます。コンテナターミナルを補完する施設として、共同の複合物流センターを置いています。これは韓国コンテナ埠頭公団が運営していて、テナントにリースしているターミナルです。この中にはコンテナターミナルの運営会社やサムステスコが入って、そのままトレーラーが上にあがっていく、そうした重厚なターミナルを作っておられます。

韓国コンテナ埠頭公団(KCTA)は90年以降、日本という公団法と同じ形で整備されたものですが、来年、光陽港も光陽ポートオーソリティになるということで、韓国コンテナ埠頭公団はなくなるということです。

写真3は仁川港です。左は仁川内港第4バースです。仁川港は10年前はあまり注目される港ではなかったということですが。仁川港には内港第4バース、ハンジンターミナルがあって、1974年に完成した韓国で最初のコンテナターミナルだということです。

仁川港はソウル都市圏から30km、また中国にも近いということで非常に魅力的な地域でもあります。本来はここをもっと大きくしたいというのが韓国政府の狙いでありました。しかし、仁川は北朝鮮にも近いのです。1970年代当時は北朝鮮の情勢がよくわからないということもありまして、ここを国家戦略として整備すると、有事の際、壊されたり攻められることがあった時には大変なことになる。釜山だったら日本も近いし、そんなことはないだろうということ、釜山港を集中的に整備していくことになったわけです。ただ、この時期にきまして中国との交易が非常に増えたので、やはり中継拠点として繋いでいくのに非常に便利であるということから、仁川港が整備されているわけです。

仁川港はすぐ近くに仁川国際空港がありまして、こと一体的にシー&エアを展開しています。話を聞きましたときには、ソニーが台湾でOEM生産をしているゲーム機やパソコンを仁川港まで海上輸送して、それから仁川国際空港からヨーロッパに持っていく。今年1年間で約2万8千トンの取扱量があるということでした。非常にシー&エアの取扱いを増やしておりまして、今後このネットワークを強化したいということです。

写真4 仁川内港の閘門、松島開発の状況



とです。  
それを後押しするように、仁川大橋が、今、建設中です。来年秋頃に完成しますと、コンテナターミナルの拠点港である仁川南港と仁川国際空港間が15分で結ばれて、非常に交通の便も良くなるのが仁川港の大

きな特色になっております。写真3の右の写真はPSAが最近整備したターミナルです。

写真4の左ですが、仁川内港は水深が10m位ありますので、5万トン級と1万トン級の閘門を設けて、それを開閉しながら船の出入りを行います。内港に入ってくる船はその往復で2時間とられるので、手間取るといふことです。

写真4の右は都市開発です。アジアビジネス中心といったものの、中心的な核となるものはやはり、ソウル都市圏に近い仁川地域ということであります。右の写真はソンド国際業務都市です。仁川南港、仁川新港も今、整備中ですけれども、仁川国際空港との間に3つの都市を形成しています。ソンド国際業務都市、ヨンジョン国際物流都市、そしてチョンナ国際観光都市です。業務、物流、観光と一体的に整備をしています。例えば、ソンド国際業務都市は国際業務センター、国際会議場、インターナショナルスクール、ランドマークシティ、テクノパーク等を整備して、将来の人口を25万人と予測しています。ヨンジョン国際物流都市も空港を軸としながら、航空物流基地を整備して、今、ここには世界の航空フォワードといわれる人たちが進出しています。この地域はFTZにも指

定されています。

チョンナ国際観光都市では金融ビジネス、スポーツ、レジャー施設等を一体的に整備して、仁川港、仁川国際空港の物流、人流を支援しようということ、こちらも一体的に整備されています。

## 2 中国編

### (1) 中国物流の発展過程

中国物流は皆さんもご存知のように、社会主義計画経済から社会主義市場経済への移行がおこなわれていて、この中でサービスとしての物流が確立されてきます。物流が認識されたのは85年くらいからというのが、いろいろな報告書等で出されているところ、

港湾政策においても「政企合一」から「政企分離」の実施ということ、以前は営業行為も含めてすべてを国がやるというスタイルでしたけれど、だんだんと変革しまして、全体を管理する港湾管理者と、実際のモノの動きや現場を管理する企業の部分を分けながら港湾を考えていくようになりました。

こういう中で、中国においては外国資本の導入も促進されていきます。管理体制の改革、港湾の投資・融資

政策、港湾立地戦略の視点から、改革がここ10年、20年進められてきました。

### (2) 上海港の開発

今の中国港湾の基礎、ネットワークが概できたのが1980年代といわれています。それ以降、経済情勢の変化に応じて必要とする港湾整備が進められました。

そういう中で上海港の開発が進められていくのですが、実は1980年代に中国政府が策定した「4大港湾戦略」の中には上海港は入っていませんでした。ところが、上海を中心とします浦東開発が80年代後半から進んでまいりまして、その中で上海港が浮上してきたのです。

上海港は黄浦河口部、外高橋、洋山という3つの地域から構成されており、主な取扱品目は石炭、鉄鉱石、石油、コンテナです。同じ華東地域には、すぐ近くに寧波港もありまして、一体的に相乗効果を生みながら取扱量を伸ばしてきています。

特に1996年に政府が国家発展戦略の一環として上海港を「国際航空運送センター」として位置づけしたことから、洋山深水港の整備が一気に進んでいくこととなります。さまざまな報告書、雑誌によりまして、こ



の計画を立てるときに6千人の技術者が地質調査等を行って、ほんの数人で計画を作成して、すぐに立ち上げたということ、やはり、国がやることはすごいなと思いました。

上海港のコンテナ取扱量は世界二位ですが、実は貨物全体の取扱量は5億6千万トン／年で2005年から3年連続で第1位です。総取扱量もコンテナもということで、名実共に世界一位の港に成長しているといえます。

洋山深水港ターミナルの整備はSIPPG (Shanghai International Port Group) が実施しています。コンテナターミナルについては、HPHやAPMTなどの外資系企業や、COSCO、中国海運公司などの中国本土系の海運企業が入って行われているということ、です。

(3) SIPPGの港湾戦略

SIPPGの戦略も韓国の戦略と似ております。揚子江戦略ということで、揚子江流域から貨物を集めて輸出に繋いでいこうということ、です。そして北東アジア戦略。洋山深水港という立派な港ができたので、そこで国際間の中継をやっているということ、です。ただ、残念ながら上海港は、国際中継は5%あるかないか

です。ただいまは自国の輸出入貨物で手一杯ということ、です。

(4) 洋山深水港

洋山深水港は、3つのエリアの複合体です。(図4の左) ①洋山深水港区、コンテナターミナルです。②東海大橋、洋山深水港と陸側を繋ぐ約30kmの橋です。③芦潮港物流園区、陸側のロジスティクスセンターです。洋山深水港区は、基本的にはコンテナを捌く施設、仮置きをする施設で手一杯になっております。従いまして、東海大橋を渡ってすぐの所に、流通加工を行ったり、バンニング・デバンニングをする施設が設けられています。当面は30バースを整備して最終的には52バースが整備されるといわれております。

東海大橋のたもとには芦潮港鉄道貨物ターミナルが整備されています。鉄道貨物ターミナルは全国に18ヶ所、戦略的な貨物ターミナルを整備中で、貨物ターミナルの間を高速列車で大量に繋いでいくということ、です。港と内陸部をアメリカ方式にシー&レイルという形で繋いでいくことを、戦略のひとつとしてあげています。上海は2005年6月に全国で初めて「保税港区」に指定されました。これは物流園区や、これまでの輸出

図4 洋山深水港と臨港新城



加工区を併せ持つ最新の指定区になるかと思えます。また「臨港新城」(図4の右)という人工都市を東海大橋のたもとを中心として建設しています。写真5は洋山深水港区の第一期ター

写真5 洋山深水港の開発状況



ミナルの入り口のところを丘の上から撮ったものです。写真6は黄浦江の河川物流です。右は滴水湖の入り口です。滴水湖は淡水人工湖で、ニュータウン「臨港新城」の中にあります。

写真6 黄浦江と滴水湖



### (5) 青島港

青島港にも今年5月に行っていました。青島港は結構古くて1800年代後半にできた港です。元々はエネルギー港湾として石油やバル

クカーゴの港として作られました。1980年代にコンテナターミナルが整備されました。ただし、ここは水深が8m位しかなくて大型船がのぼってこれないので、新たなターミナル整備をしようということになりました。1990年に「青島経済技術開発区」を港の背後地に整備していたということもあるんですが、その前面の地域をコンテナターミナルに指定して、ターミナル開発をして大型船を入れていくという政策です。2002年に「西方移動」という政策を打っていったわけです。この際、最初は青島港務局を中心とするコンテナターミナル会社および船会社も入って整備しました。

もう1カ所、南側のターミナルについては、香港商港局、招商局国際（チャイナマーチャント）が中心となって運営をしています。ここは土地の造成から上物整備まで、自分でやるということです。

物流園区がありまして、これも保税區管理委員会から招商局国際が全面的に借り受けてやっています。ここに今、日通や山九も入っています。招商局国際は中国における社会インフラ投資をしております、青島以外に香港、深セン、寧波、天津等にも進出しています。



### V おわりに

韓国、中国と見ていただきました。まとめに入っていきます。韓国、中国と見ていただきました。

釜山港を始めとします韓国港湾の特徴は、単なる港湾整備のみではなく、背後圏を含めた整備を行い、高付加価値港湾への移行を目指している点です。韓国政府はコンテナターミナルおよび直背後地を自由貿易地域に指定し、さらに背後地を経済自由区域に指定しているのが特徴です。この区域内では外国人の入居に対し賃料が減免、所得税、法人税が3年間100%減免ということで、国

際物流、国際業務、商業、住居等の拠点整備がなされています。

釜山地域と仁川地域は、大規模に整備されています。釜山港においては進んでいる実態がわかりただけたかと思えます。釜山港においては港湾物流を中心としながらも、5つの地域を整備して国際業務、先端産業、メカトロニクス、流通&レジャー・休養施設を一体的に整備しています。要は都市機能の整備と物流を一体的に行っているというのが、ひとつの流れかなと思っています。

光陽港につきましては、背後地開発がいまひとつ進んでいないことと、釜山新港も貨物集荷に苦戦しているということもあって、右肩上がりの戦略を踏襲するのは難しいのではないかなと考えています。これまでは作れば荷物が集まる、栄えていくというのが一般的な構図でした。もうそればかりでは上手くいかないのではないかなと思います。

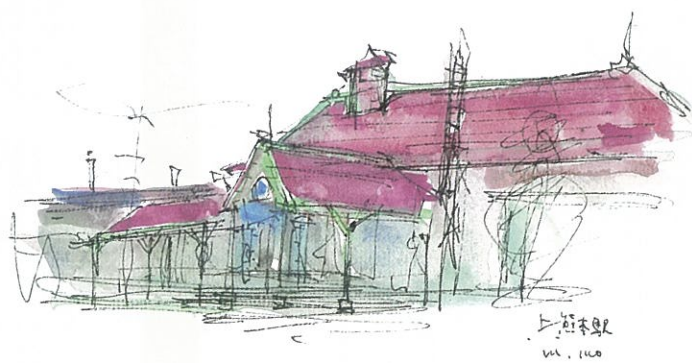
これまでは中国や日本の貨物をどんどん受けながら、成長路線の一途を描いてきたのですけれども、現在、韓国も港湾計画の見直しをしています。韓国海洋水産開発院（KMI）が今後の韓国の物流等の調査を行っています。KMIはソウルにありまして、8月、仁川にヒアリングに行った時、ここにお寄りしてお話を聞い

てまいりました。

KMIによると、「韓国でハブ港として考えているのは釜山港と光陽港である。それから地域拠点港湾として仁川港、蔚山港、馬山港、浦項港がある。これまでは右肩上がりの考え方でよかったけれど、これ以上作っていくと過剰開発になることも懸念している。2006年からは最近の取扱実績を精査して、世界の貿易動向をきちんと予測をして、その上で、今実施している開発計画との整合性を、実態に即して見直していく。」ということです。私はこういうところに行くくと、「5年後、10年後、どのくらいのコンテナ取扱をするのですか」と聞くのですが、「常に見直しをかけているので、あまり適当なことは言えない」と言われていました。

アリングをした時にも、かなりの取扱量が今後でてくるといっておりました。上海港は隣に立地する寧波港との連携は考えていかざるを得ないとはいわれておりました。

ただ、上海港は整備はよろしいんですが、陸側から30km離れていて、しかも、その地域は海霧発生地域でもあります。気象条件の問題もあってスムーズな移動がきちんと行われていくだろうか、台風とか、いろいろな影響があるのではないだろうか。それから特殊な港湾施設であって建設コストが他港より高いということから、荷役料金に反映されるのではないかと。遠隔ターミナルのため、荷主の運送コストが割高になるのではないかとといった問題は抱えていると思います。ただ、ヒアリングの際、コスト的なものはある程度抑えられていると言われていました。今のところ東海大橋が通れなかったことはなかったはずだとも言われました。



このように、アジアの諸港湾は、高付加価値型港湾をめざして背後と一体となった整備を、国家的な見地の中で進めているということを、ご理解いただけたかなと思います。

◎韓国・中国に共通する港湾戦略の特徴

1980年代から港湾の民営化が世界的に言われてきて、イギリスが民営化したり、いろいろな形で行われてきました。その中でコスト削減と荷役の効率化が言われてきたのですけれども、そのコストパフォーマンスだけの時代は終わりを告げているかと私は思っています。コストパフォーマンスだけではなくて、付加価値のある港湾というのは如何にできるか、ロジスティクスに合った、その一翼を担う港湾というのが非常に重要ではないかなと感じているところです。

韓国も今の社会情勢を当然組み入れながら、特に日本の港湾がどういう戦略をとられているのか、中国の戦略はどうかを非常に興味をもっておられるようです。そのあたりも十分調査をした上で、これからの釜山港や光陽港のさらなる整備をどう進めていくかということを検討しなければいけないということです。

中国では上海港、青島港が20%以上の高い成長率で、他を知らずという形で急激に整備されています。ヒ

れでも2時間。また、市内ではタクシーがなかなか拾えなくて、町と港・空港間を移動するのが大変だろうなと思いました。今、道路整備も一生懸命やっていると聞かれておりましたので、どうにかなるのかもしれないが、この経済成長でトラック、乗用車も含めて、交通量がかなり増えてきているでしょうから、もしも、このまま大きくするのであれば、抜本的な改革をしなければいけないのかなと感じました。

### ◎日本の港湾に対して

こういなかで、日本の港湾は今後どうなるかということをごさいます。わが国の産業の国際競争力がさまざま形で機能していくために、必要最低限の港湾整備は、やはり、これからも必要であると考えております。ただし、現在、ひとつの港で一管理者、地元の港湾管理者が管理しておりますけれども、それだけの管理というのも、そのうち難しくなってくるのではないかと考えています。やはり、これからは東京湾で行われているような港湾運営の広域化、ポートオーソリティ化といった形での視点が重要だと思っています。

特に北部九州においては道州議論という中で、福北連携も視野に入れる必要があると思います。ただし、博多港と北九州港は70km離れております。ですから、単純に連携というよりも、もう少し詰めた形で機能分担できるところは機能分担をしていくことを考えるべきではないかと思っております。その時には博多、北九州だけではなくて、下関も含めた形で考えていくべきではないかと私は考えています。

アジアの勢いというのは今後も大

きくなることが予想されますので、その波を北部九州の中で受け取っていく。ただ、アジアに向けたという動きはどこでもやっています。大阪も同じことを言っています。同じことをしては負けます。九州なりの差別化をしていくことが、これからも重要です。アジアとの連携を、北部九州も含めて、今後ともしていかなければいけないと思っています。

その中では、東アジアの準国内化という波の中で、日中韓のシームレス物流の実現のためには、今現在、通関システム等はかなり自由にできるようになってきておりますけれども、また、交通システムの流れ、シャーシの相互通行等、一部まだ、不自由なところもありますので、そういった所は今後詰めていって、北部九州を軸とした新たなアジアとの連携を模索する必要があるのではないかと思います。

私は北部九州は東京、大阪を見る時代ではないと思います。アジアといかに共生をしていくかということが、道州議論の中でも生き残る道ではないかと考えております。

今日は雑駁な話になりました、大変恐縮ではございましたけれど、最近調べました韓国、中国の港湾の実情、私なりに考えていることをま

めて発表させていただきました。  
ご清聴ありがとうございました。



小泉八雲旧居  
W.L. W.D.