

第6章 国際物流における関門地域の連携に向けた課題

——ベンチマークとしての韓国「経済自由区域」——

尹 明 憲

I. はじめに

関門地域研究会は平成6年度に活動を開始して今や12年を経過しているが、共同研究で最初のテーマとなったのは「関門港の現状と課題」(『関門地域研究』Vol.3・5)であった。この間に港湾及び海上物流を取り巻く環境は内外ともに大きく変化した。1990年代には北九州市においても下関市においても日本の「市場開放」を促す施策として実施された輸入促進地域(FAZ)事業が推進された。2000年代に入ると、長引く構造不況を打開する方策として「構造改革特区」が実施されるようになり、両市とも港湾を基盤とした国際物流を主要分野とした特区構想(北九州市の「国際物流特区」、下関市の「東アジア・ロジスティック特区」)を打ち出し、現在に至っている。しかし、関門地域研究会の最初の共同研究のモチーフとなっていた関門地域での港湾運営での広域連携は未だ実現されずに現在に至っており、当研究会の「宿題」として残されていると言える。港湾の広域連携の必要性は、近年の東アジアの国際物流動向を見ると、なおさら大きくなっている。

東アジア国際物流の将来を展望する上で注目すべきは、世界貿易の中で中国の存在が大きくなるとともに、FTA締結の動きに見られるように各国・地域間の相互依存が強まっていることである。このような展望を踏まえて、韓国では「東北アジア物流中心」の基盤構築を政策課題として打ち出し、それを実現するために「経済自由区域」事業を推進している。この「経済自由区域」事業は2010年までの期間を第1段階、2020年までの期間を第2段階とする長期計画として実施されている。

北九州市及び下関市の構造改革特区は、規制緩和を通じて地域にとって裁量を広げ、国際物流を基盤として地域経済の活性化を図ろうとするものである。しかし、韓国の「経済自由区域」では物流産業分野をはじめとする多国籍企業の誘致を目的としており、外資系企業にとって魅力的な経営環境を提供するために規制緩和も比較にならないほどのスピードで推進している。現状では「特区」事業は関門地域よりも韓国が先行していると言わざるを得ない。

そこで、本稿では中国、韓国での現況を踏まえて、関門地域における国際物流での広域連携のあり方を考察することとする。本稿では、まず近年の東アジア国際物流を概観するとともに釜山港の動向を明らかにし、次に韓国の「経済自由区域」について政策的意義及び経緯とそれぞれの該当区域での特徴などについて述べる。最後に、国際物流を巡る韓国側の動向を踏まえて関門港の現状と課題について論じることとする。

II. 東アジアにおける国際貿易・物流の動向

1. 全般的概況

2002年基準で全世界コンテナ貨物取扱量は266百万TEUであるが、このうち東アジアは123百万TEUで46.2%を占めている。特に、東北アジア地域（韓国、日本、中国、香港、台湾）は84百万TEU（輸出入貨物66百万TEU、積換貨物18百万TEU）で全体の31.6%を占有している。2010年には全世界コンテナ貨物取扱量は468百万TEU～423百万TEUと展望されており、東北アジア地域は147百万～136百万TEUと予想される。

韓国コンテナ埠頭公団が行った調査研究にしたがって、東北アジア地域内でのコンテナ貨物取扱量と処理能力を示すと、表1の通りである。それによると、韓国については2002年には施設所要

表1. 東北アジア域内コンテナ物動量及び処理能力展望

単位：百万TEU

区 分	2002	2003	2004	2005	2010
韓 国					
処理能力(A)	8.8	11.5	12.8	18.9	30.0
施設所要(B)	11.9	12.2	13.8	19.2	29.7
B/A(%)	135.2	106.1	107.8	101.6	99.0
日 本					
処理能力(A)	17.9	19.1	19.8	23.0	26.0
施設所要(B)	13.1	13.8	14.2～14.6	14.5～15.3	16.1～19.2
B/A(%)	73.2	72.3	71.7～73.7	63.0～66.5	61.9～73.8
中 国					
処理能力(A)	31.0	34.4	38.4	42.9	55.5
施設所要(B)	29.3	33.4	37.1～37.5	40.9～41.6	60.2～63.1
B/A(%)	94.5	97.1	96.6～97.7	95.3～97.0	108.5～113.7
中国北部					
処理能力(A)	8.2	9.5	11.3	13.2	18.5
施設所要(B)	7.2	8.3	9.5～9.6	10.6～10.9	16.6～17.7
B/A(%)	87.8	87.4	84.0～85.0	80.3～82.6	89.8～95.7
中国南部					
処理能力(A)	22.8	24.9	27.1	29.7	37.0
施設所要(B)	22.1	25.1	27.6～27.9	30.3～30.7	43.6～45.4
B/A(%)	96.8	100.5	101.8～102.8	101.7～103.3	117.8～122.6
香 港					
処理能力(A)	18.6	19.1	21.2	21.2	21.2
施設所要(B)	18.7	19.8	20.7～20.9	21.5～22.0	24.8～27.2
B/A(%)	100.5	103.7	97.6～98.6	101.4～103.8	116.9～128.3
台 湾					
処理能力(A)	13.8	13.8	13.8	13.8	16.8
施設所要(B)	11.2	11.9	12.5～12.6	13.1～13.3	15.9～16.8
B/A(%)	81.2	86.2	90.6～91.3	94.9～96.4	94.6～100.0

注：韓国の2005、2010年数値は、2006、2011年基準である。

資料：韓国コンテナ埠頭公団『上海及び北中国港湾の発展が及ぼす影響と対応方案研究』、2004.1.

規模に比べて処理能力が大きく下回っていたが、次第に港湾建設が進捗して将来的には所要規模に見合う処理能力が実現されると展望されている。日本については、処理能力に対する施設所要の比率、すなわち港湾の稼働率は60～70%台とされているのに対して、中国南部及び香港地域では所要される施設規模に比べて処理能力が不足すると予想されており、特に中国南部（上海港を含む）では港湾建設が進められ処理能力が拡充される以上に貨物取扱量が急激に増加すると見なされている。中国北部については2010年に処理能力の不足は生じないと予想されているが、上海港を含めて北部主要港湾についてコンテナ需給展望を見ると、将来コンテナ貨物処理能力の不足が2010年の2～5百万TEUから2015年には9～16百万TEUに拡大していく（表2参照）。

表2. 中国北部主要港湾別コンテナ需給展望

単位：百万TEU

区 分		2002	2005	2010	2015
取扱量 (A)	小 計	15.77	23.89～24.48	37.83～40.40	50.24～56.46
	大連港	1.3	1.98～2.02	2.97～3.17	3.97～4.46
	天津港	2.4	3.58～3.67	5.51～5.88	7.06～7.92
	青島港	3.4	5.12～5.25	8.13～8.70	11.04～12.47
	上海港	8.6	13.21～13.54	21.22～22.65	28.17～31.61
処理能力 (B)	小 計	15.80	23.33	35.56	40.96
	大連港	1.80	3.30	3.30	3.30
	天津港	2.40	3.53	5.26	5.26
	青島港	3.60	5.60	9.00	9.00
	上海港	8.00	11.90	18.00	23.40
過不足 (B-A)	小 計	0.03	0.44～-0.16	-2.27～-4.84	-9.28～-15.50
	大連港	0.45	1.28～1.32	0.13～0.33	-0.67～-1.16
	天津港	-0.01	-0.05～-0.14	-0.25～-1.62	-1.80～-2.66
	青島港	0.20	0.35～0.48	0.30～0.87	-2.04～-3.47
	上海港	-0.61	-1.31～-1.64	-3.22～-4.65	-4.77～-8.21

資料：表1と同じ

この需給予測にしたがえば、中国北部で処理されないコンテナ貨物が発生するので、日本・韓国の周辺港湾に向かい、トランジット（積換）貨物としての需要として現れることにもなる。このような需給予測が妥当性を持つかどうかは需要側と供給側それぞれについて条件を検証しなければならないだろうが、韓国は「東北アジア物流中心」として中国発のコンテナ貨物のトランジット需要を取り込むことを前提にコンテナ港湾建設を行っていると思われる。

Ⅲ. 釜山港の動向

筆者は、韓国物流拠点としての釜山港の状況を検討したことがあるが¹、それによると、1994年時点でコンテナ取扱実績は約357万5千TEUであり、取扱量で世界5位の港湾であった²。その内訳を見ると、輸出169万4千TEU（47.4%）、輸入153万7千TEU（43.0%）、トランジット29万7千TEU（8.3%）と表れていた。

次の表3は、2002年から2005年前半までの釜山港のコンテナ処理実績を示している。これによ

ると、ちょうど10年を経過した2004年には1149万2千TEU（3.2倍増）に達している。ここで注目すべきは、内訳としてわずか8.3%を占めるに過ぎなかったトランジット、すなわち釜山港を中継地とする積換え貨物が41.7%に相当する479万2千TEUにまで急増したことである。周知のように、阪神大震災が起こった1995年以降被害を受け稼働できなくなった神戸港の代替港として特に西日本の地方港湾からの集荷を増やしてハブ港湾としての機能を高めて、また1997～98年の経済通貨危機の際に輸入の大幅な減少を見た。そして現状では、表3に見るように、トランジットが輸出と輸入を上回っており、釜山港の環黄海地域及び東北アジアの国際物流拠点としての位相を窺うことができる。

表3. 釜山港のコンテナ処理実績

単位：千TEU、%

	2002年	2003年	2004年		2005年 1～6月	前年同期 対比増減率
			年間	1～6月		
総計	9,390	10,408	11,492	5,632	5,852	3.9
輸入	2,729	3,029	3,286	1,607	1,630	1.5
輸出	2,729	3,006	3,309	1,645	1,622	-1.4
トランジット	3,887	4,251	4,792	2,319	2,564	10.5
沿岸	44	122	105	61	36	-41.0

資料：釜山発展研究院東北アジア物流研究センター『東北アジア物流動向』第22号、2005年8月、46頁。

入港船舶については表4の通りである。同じく1994年の時点では17,065隻であったので、10年余りで約2.8倍に増加したことになる。ちなみに、表4ではコンテナ船は、外航・内航を問わず、別項目として分類されている。

表4. 釜山港の船舶入港実績

単位：隻、%

	2002年	2003年	2004年		2005年 1～6月	前年同期 対比増減率
			年間	1～6月		
総入港隻数	46,321	47,271	48,671	25,134	23,736	-5.6
外航船	26,166	27,275	27,855	13,941	13,764	-1.3
内航船	20,155	19,996	20,816	11,193	9,972	-10.9
コンテナ船	11,625	12,654	12,683	6,365	6,282	-1.3

資料：釜山発展研究院東北アジア物流研究センター『東北アジア物流動向』第22号、2005年8月、47頁。

韓国では港湾の事情で入港する船舶がすぐに接岸できないことが珍しくなく、外港で長時間にわたって待機しなければならない状態を「滞船」と呼んでおり、釜山港での滞船船舶数と滞船率は1994年に840隻、4.9%、1995年にはそれぞれ1,601隻、8.8%を示していた。釜山の場合には、地理的条件から山地が迫っており平地が狭小であるため、港湾周辺で十分なコンテナヤードが確保できなかったこともあり、滞船滞貨問題が釜山港にとっての弱点であった。筆者は、その根本的な原因は港湾施設の不足であり、釜山港における1995年の港湾施設確保率は65%（施設所要貨物8500万トン、荷役能力5500万トン）、コンテナ埠頭の施設確保率は49%（施設所要貨物456万TEU、

処理能力 222 万 TEU) に過ぎない、と指摘したことがある³。

しかし、最近の滞船率の状況を見ると、2004 年の入港外航船数 27,855 隻に対して、滞船隻数は 310 隻、滞船率 1.1% という実績であり、入港船舶が急増しても滞船は絶対数でも減少していることが分かる。釜山港での滞船問題が緩和されたのは、処理データの電子化や荷役機材の更新などによる荷役作業の生産性を向上するとともに、港湾施設の増設を引き続き実施してきたことに依拠すると考えられる。

表 5. 釜山港の船舶滞船率

単位：隻、%

	2002 年	2003 年	2004 年		2005 年
			年 間	1～6 月	1～6 月
入港隻数	26,166	27,275	27,855	13,941	13,764
滞船隻数	322	381	310	159	147
滞 船 率	1.2	1.4	1.1	1.1	1.1

資料：釜山発展研究院東北アジア物流研究センター『東北アジア物流動向』第 22 号、2005 年 8 月、47 頁。

1994～2004 年の 10 年間では既存の子城台、牛岩、神仙台コンテナターミナルに加えて、第 4 段階開発事業として計画されていたカンマン（98 年開場）及び新カンマン（2002 年開場）コンテナターミナルが新規に稼動するようになった⁴。その結果、コンテナ専用埠頭では 5 万トン級の船舶 16 バース、2 万トン級以下の船舶 5 バースを備えている。表 6 は今後建設事業が予定されている釜山新港湾計画を示している。釜山新港湾は、後述する釜山・鎮海経済自由区域に隣接した地区に建設が計画されており、最終的にはコンテナターミナル 30 バース、荷役能力 804 万 TEU に上るまで拡充する計画である。なお、釜山新港湾については、既に 2006 年 1 月に完成した 3 バースを部分的に開港したことが新聞でも報じられている⁵。

表 6. 年次別船席及び荷役能力確保計画

単位：バース、万 TEU

	計	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
船席数	30	3	3	1	11	4	3	5
政府	5	—	—	1	4	—	—	—
新港湾(株)	16	3	3	—	3	4	3	—
コンテナ公団	9	—	—	—	4	—	—	5
累積船席数	30	3	6	7	18	22	25	30
累計荷役能力	804	90	180	191	443	564	654	804

資料：釜山広域市資料

IV. 韓国の経済自由地域

前節で見たように、韓国の物流拠点としての釜山港はこの 10 年余りで大きく変貌し、今後さらに東北アジアの物流基地＝ハブ港湾（Hub Port）としての位相を高めようとしている。国際物流

でのハブ機能とは、当該国・地域発（着）の貨物を取扱うだけでなく、当該港湾を中継地とする周辺国・地域からの（への）貨物を集荷できるか、すなわちトランジット貨物の需要があるかどうかによって左右される。したがって、外国資本も含めた製造企業だけでなく、国際幹線航路を就航させている船社や国際複合一貫輸送を担うフォワーダーを誘致することが緊要となる⁶。韓国ではそのための政策手段として「経済自由区域」が導入されている。

1997～98年に深刻な経済危機を経験した韓国は、危機克服後に中長期的な発展戦略として、イノベーション促進による技術競争力の培養とともに、多国籍企業の誘致とそのための経済開放に重点を置くようになった⁷。また、現在盧武鉉（ノ・ムヒョン）大統領は、韓国の将来構想として東

表 5. 経済自由区域内施行制度内容

区 分	経済自由区域内施行制度内容
税制支援	<ul style="list-style-type: none"> ・所得税および法人税：3年間100%、2年間50%減免 ＊外国人投資誘致地域に比して支援対象業種と範囲拡大 製造（5千万ドル、1千名→1千万ドル、1百名）、物流業（3千万ドル→5百万ドル） 観光業（2・3千万ドル→1千万ドル） ・資本財輸入関税免除（3年間） ・取得・登録・財産・総合土地税：3年間100%、2年間50%減免 ・外国人勤労者に対する課税特例：国内勤労所得30%金額非課税または17%単一税率適用
資金支援	<ul style="list-style-type: none"> ・外国企業に賃貸する敷地造成、土地などの賃貸料減免 ・外国人便宜施設設置所要資金支援 ・国・公有財産賃貸料減免、随意契約による使用・収益許可 ・道路及び主要基盤施設設置に対する財政支援
外貨取引緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・1万ドル範囲内の経常取引に伴った代価対外支給手段として直接支援許可
立地支援	<ul style="list-style-type: none"> ・首都圏規制緩和（工場建設制限、過密負担金など）
雇用及び 労使環境	<ul style="list-style-type: none"> ・中小企業固有業種制除外、義務雇用制（国家有功者、障害者、高齢者）除外 ・月次有給休暇適用除外 ・無給休日及び無給生理休暇許可 ・勤労者派遣業種拡大および派遣期間延長可能 （経済自由区域委員会審議・議決必要）
行政サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・外国企業及び外国人便宜増進のために公文書を外国語で処理
教育環境 国際化	<ul style="list-style-type: none"> ・外国学校法人による外国教育機関設立許可（経済自由区域委員会審議・議決、教育部長官承認必要） ・外国人学校入学に対する内国人制限禁止 ・外国教育機関に対して敷地買入、施設建築または運営に必要な資金支援および敷地供与 ・国際高等学校での外国人教員任用許可
オンブズマン	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人投資オンブズマン事務所設置 ・国際商事紛争仲介機関設置（大韓商事仲裁院支部）
行政支援	<ul style="list-style-type: none"> ・経済自由区域企画団設置 ・市・同知事直属の専担行政機構（経済自由区域庁）設置
医療サービス 開放	<ul style="list-style-type: none"> ・外国資本による外国人専用病院・薬局設立許可 ・医療資格に対する例外許可（外国医師・薬剤師免許認定）
外国放送	<ul style="list-style-type: none"> ・外国放送再送信チャンネル比率拡大

資料：チョ・サンヒョン「経済自由区域庁の特別地方自治団体指定推進と海運港湾物流行政体制分析」（韓国語）
（『東北アジア物流動向』第16号、釜山発展研究院東北アジア物流研究センター、2004年12月、所収）、55頁。

北アジアの中の役割を強く意識した「開放型の通商国家の推進戦略」を前政権から引継ぎ、韓国を東北アジアにおけるビジネス及び物流の中心地に発展させることを戦略として打出した。それを実現させる方が経済特区の1つとしての「経済自由区域」である。

この「経済自由区域」は、一定の区域を指定して該当地域内では国内の既存法律によって規制される各種経済活動に対して例外措置を許容して経済活動の自由を拡大し、競争力のある企業環境を提供することによって、国内外企業を誘致して国家及び地域経済の発展を図ることを目的としている。韓国では従来も製造業分野での「自由貿易地域」(1970年実施)や「外国人投資地域」(1998年)などが、また貿易物流・税関に関しては「関税自由地域」(2000年実施)が導入されたが、これらは製造業か物流業か、すなわち生産活動か取引・運送活動かのいずれかが対象となり、対象区域も工業団地か港湾・空港のいずれかに限定されていた。韓国の場合にはすでに脱工業化の段階に入っており、高付加価値サービス中心の産業構造に改編することが求められる状況にあり、このよ

表 6. 各経済自由区域の個別特性比較

区 分	釜山・鎮海	仁 川	光 陽 湾 圏
	釜山市江西区、鎮海 鎮海市 一円 敷地面積 3,154 万坪	仁川3地区 (松島、永宗、青籬) 6,336 万坪	光陽湾(麗水・順天・ 光陽、慶南河東 一円) 2691 万坪
核心計画	港湾物流、産業団地 育成、F1競技場	港湾物流、金融、先端 産業育成	港湾物流、産業団地 育成、観光
開発期間	2020年まで3段階	2020年まで2段階	2020年まで3段階
主要 推進事業	○新港湾及び背後敷地 造成(計30船席) ・2006年まで6船席、 25万坪まず完工 ・2011年まで24船席、 95万坪追加造成 ○鳴旨(ミョンジ)地区 ・外国人居住団地 ・先端部品素材部門 誘致 ○智士(チサ)地区 ・外国人専用先端産業、 R&Dセンター育成 ○頭洞(トゥドン)地区 ・メカトロニクス、R&D ○熊東(ウンドン)地区 ・F1誘致 ・海洋観光・レジャー団地 開発	○永宗(ヨンジョン)地区 (4,184万坪) ・航空サービス改善 ・物流・ビジネス団地 造成 ○松島(ソンド)地区 (1,611万坪) ・国際業務センター ・知識情報産業団地・ R&D、ITなど ○青籬(チョンラ)地区 (541万坪) ・金融・国際業務 ・観光・レジャー・花卉団地	○光陽港コンテナ埠頭 拡充(8船席→33船席) ・2006年まで8船席 ・2011年まで17船席 ○光陽港背後敷地拡充 ・2006年22万坪 ・2011年100万坪 ・国際海運ビジネスセンター、 LME倉庫、農水産物 輸出センター ○新徳(シンドク)複合物流 流通団地 ・精密機械、自動車部品、 医薬品など誘致 ○栗村(コルソン)地区 (716万坪) ・石油化学、自動車部品、 製鉄など誘致 ○華陽(ファヤン)地区 ・観光・レジャー団地開発

資料：(財)釜山発展研究院資料より

うな状況においては単純加工組立中心の関税自由地域よりは、韓国の産業構造、経済現実に相応しい形態の経済特区が必要である。関税上の特恵を与える方式の特区は現在の韓国経済の現実には相応しくなく、国際水準のサービス業を誘致できる形態の経済特区を設置すべきであるという認識から、国際業務（ビジネスハブ）、物流、金融、観光レジャーなどのサービス業中心の経済特区として「経済自由区域」が構想されるようになった⁸。

「経済自由区域」で施行されている企業支援措置は表5の通りである。税制、資金、労働などについての優遇措置は従来も採用されてきた。しかし、「経済自由区域」では、これらに留まらず、ビジネス目的で当該地域に居住する外国人の生活環境にも配慮しており、教育及び医療機関についても外国人による経営を許容しており、外国人に対する行政サービスやオンブズマン制度の導入なども行われている。また、対象区域についても港湾・空港などの交通インフラと工業団地を網羅する非常に広い区域が設定されており、区域内での優遇措置が製造業にも物流業にも適用されている点に特徴がある。

韓国で経済自由区域に指定されたのは、表6に示したように、仁川、釜山・鎮海、光陽湾圏の3ヶ所であるが、それぞれの地域の推進事業内容で分かるように、韓国にとっての中核物流施設が位置する地域に物流インフラの一層の拡充を図るとともに、当該地域産業の特性を踏まえた産業分野に多国籍企業を誘致して背後地に産業クラスターを形成していき、それを通じた地域振興計画としての性格も帯びている。

これら3ヶ所の中で、釜山・鎮海経済自由区域について見ると、前述した新港湾地区だけでなく、鳴旨地区（331万坪、1,536億ウォン所要、3万4千名居住）、智士地区（1,220万坪、15,557億ウォン所要、11万名居住）、頭洞（623万坪、10,595億ウォン所要、5万5千名居住）、熊東地区（656万坪、13,524億ウォン所要、1万6千名居住）が事業対象となっており、区域内の居住人口は外国人も含めて23万5千人規模と想定されている。

仁川経済自由区域については、国際空港が所在する永宗地区では関税自由区域を造成し、物流業をはじめ航空機整備業、銀行・保険など物流支援サービス業、単純加工業を誘致し、テクノパークが既に造成されている松島地区で国際ビジネスセンターを初めとする国際業務地区（167万坪）、知識情報産業団地（57万坪）、テクノパーク（13万坪）、バイオ産業団地（10万坪）が造成され、企業誘致を推進していく。青籬地区では国内外企業の地域本部、国際金融センター、花卉ビジネス、テーマパークなどの誘致を目指している。2020年での区域内の居住人口は49万人と見込まれている。

光陽湾圏については、釜山とともに「ツーポートシステム」として韓国の港湾物流の拠点としての光陽港及び背後地区（390万坪）が主軸を成しており、栗村地区での自動車部品・石油化学などの産業団地、新徳地区での複合流通団地、華陽地区での国際観光やスポーツ団地の造成を計画している。

V. 関門港の現状と課題

1. FAZ と構造改革特区

前節で見たように、韓国では3ヶ所の主要港湾および空港を中心軸として国際物流拠点の構築を目指しており、そして物流拠点としての付加価値を高める政策手段として「経済自由区域」が推進されている。経済自由区域における主要推進事業は、コンテナ港湾・空港など交通インフラを始めとして、物流施設、展示場や会議場を備えた国際ビジネスセンターなどの整備が盛込まれており、1992年から関門地域で推進されてきた「輸入促進地域」(FAZ)事業と類似するところが見られる。

FAZに対しては、総務省による政策評価では、全国で利用できる統計データのある18FAZ施設の中で12施設については非FAZ地域に比較して事業所数の減少緩和もしくは集積が見られ、FAZの本来の目的である輸入実績でも非FAZ地域を上回っていたという評価を行っている⁹⁾。しかし、FAZに対しては、当初から「関税制度」を初めとする行政による「様々な壁」が指摘されており¹⁰⁾、必ずしも芳しい成果を上げていない場合がほとんどである。周知のように、北九州市の場合には、FAZ事業に基づいて建設された流通施設に誘致しようとした流通業者は結局入居せず、現在は財政支援に依存して施設運営を続けている状況にある。なお、米国に対する貿易黒字の縮小に重点を置いたFAZ自体はこの間の状況変化に伴って意義が薄れ、法的根拠となった「輸入の促進及び対内投資次号の円滑化に関する臨時措置法」(輸入促進法)も2006年中には撤廃される方向にある。

FAZが十分な成果を上げることが出来なかった原因は、民間企業にとっての「使い勝手」を悪くしている行政規制である。周知のように、2002年12月に小泉首相の下で構造改革特区が導入されて、いずれ全国に適用されることを前提に地方が特性に合った独自の規制緩和策を講じることができるようになった。これに応じて、北九州市では「国際物流特区」、下関市では「東アジアロジスティック特区」として共に国際海運物流の活性化を主軸とする事業案を政府に提出し認定されて現在に至っている¹¹⁾。両市の提案項目では、通関の24時間化や検疫規制の緩和、総合保税制度の見直しなど類似したものが見られるが、北九州市では電気事業や産学連携に関する規制緩和も盛込まれた。北九州市では市独自の取り組みとして、臨港地区の建築物規制の緩和などが推進されるとともに、国際物流特区企業集積特別助成金が交付され、これに伴って17社の企業が新たに立地するなどの成果が現れた¹²⁾。

構造改革特区制度については認定された規制緩和事項が全国に展開されることが原則となっており、成果が現れるとしても「特区」提案者にとってのメリットは全国適用とともに小さくなる。したがって、「特区」としてのメリットを享受するために、規制緩和事項が全国に適用されるまでの期間を最大限延長させ、その間に成果をさらに発展させる地域活性化施策を講じることが求められる。

しかしながら、北九州市と下関市はFAZについても構造改革特区についても類似した事業を施

行しながら、両市が個別に推進してきたことから、関門地域として相乗効果を得ることが出来ていない。況してや、国際物流でのハブ拠点構築を目指すとするれば、釜山を初めとするアジア各国の港湾との競合もありうるが、前節で見たように、釜山港はハード施設を充実させているだけでなく、「経済自由区域」の設置によって関門地域の「特区」をはるかに上回る外国企業への優遇措置を施行しようとしている。

2. 関門港をめぐる動向

関門港については、高嶋論文がより詳しいが、北九州港と下関港の現況についてここで簡単に触れておく。北九州市では、PFI 方式を導入して民間企業の主導で造成が進められてきた「ひびきコンテナターミナル」（水深 15m 船席 2 バース、10m 船席 2 バース、年間コンテナ処理能力 50 万 TEU）が 2005 年 4 月に開業した。ひびきコンテナターミナルは最終的には 2020 年を目標年度として水深 15~16m 船席 6 バース、12m 船席 2 バース、10m 船席 2 バースを造成し、コンテナ処理能力年間 150 万 TEU まで増強する計画である。なお、2004 年の北九州港のコンテナ処理実績は 47 万 2439TEU（国際コンテナ 40万7251 TEU）である。

北九州港は 2004 年 11 月に仁川港との間で交流協定を締結したが、協定ではひびきコンテナターミナルの開港に合わせて相互に優遇措置や利用促進策を開始すること、また、仁川港とともに中国大連港の運営も担当しているシンガポール PSA 社が仁川港・大連港とひびきコンテナターミナルの間でコンテナを輸送し、ひびきでの基幹航路に積み替える「トライアングル・ネットワーク」構想が打出されている。

北九州港をめぐる最近の報道を見ると、JR 貨物が中国の海運最大手である中国遠洋運輸集団と提携して、上海港—門司港間の海上輸送と JR 北九州貨物ターミナルを基点とする鉄道輸送を組み合わせ、中国からの輸入は家電や衣料品、日本からの輸出は自動車や家電向け部品を中心に日中間での国際事業に乗り出そうとしている¹³。また、博多港（福岡市）と北九州港（北九州市）が「スーパー中枢港湾」の指定に向けて国土交通省に共同申請することで合意したことも伝えられている¹⁴。周知のように、両市は 2003 年に「スーパー港湾」指定を目指して独自に申請していたが、国際コンテナ処理量 100 万 TEU の要件がネックとなって指定を得ることが出来なかった。今回は、両港間の道路網整備、高速道路の料金設定見直し、国際航路誘致や船社に対する営業などのポートセールスの共同での取組みなどの連携策を講じて申請に臨む。

一方、下関港では韓国（釜山）、中国（青島）との国際フェリーを活用した海上輸送が中心であり、2004 年の国際コンテナ取扱実績は 8万2088 TEU である。下関市では沖合人工島の整備事業を 1995 年に着工しており、九州・山口地域の国際的運輸・物流基地の一角として位置づけており、2008 年供用開始を目指して造成工事が進んでいる。

このように、スーパー中枢港湾関連での博多港との連携の可能性も含めて、関門地域においては国際物流拠点としての競争力を高めるための模索が続けられている。

3. 関門港の課題および展望

現在東アジアでは主要港湾が、地域の物流拠点＝ハブポートとしての地位を確保すべく、インフラ整備といわゆる「特区」などの制度設計の面で競争状態にある。ひびきコンテナターミナルが「環黄海圏ハブポート」として位置づけられる以上、このような港湾競争にさらされざるを得ず、関門港にとっては最も地理的に近い釜山港の動向に大きく影響を受けることになる。したがって、まず今後の釜山港の動向に注目することが必要である。その面で、2004年11月に設立された「東アジア経済交流推進機構」は釜山港の動向を把握し、政策調整を行う格好の場であると言える。同機構には北九州市・下関市ともに加盟しており、「ロジスティックス部会」が設置され、加盟都市間の協力策について専門家による協議が行われる。協力策としては、例えば入港料や港湾使用料の減免、岸壁の優先使用権の付与などが挙げられるが、実効性のある施策が打出されることが期待される。

北九州市は、港湾施策としては当面スーパー中枢港湾指定に向けて博多港との連携模索を優先するものと考えられる。しかし、国土交通省運輸省の長期港湾政策でも「北部九州の中枢国際港湾」として一体性を付与されてきた下関港との関係をどう調整するかという点も等閑視できない。北九州市と下関市、福岡市はいずれも「東アジア経済交流推進機構」の日本側加盟都市なので、その「ロジスティックス部会」あるいは別の制度的枠組を設けて3都市・3港湾間の調整を行う必要がある。

ところで、日本と韓国の間では自由貿易協定をめぐる交渉が続けられており、外交関係での紆余曲折もあって交渉は長引いているが、それほど遠からず締結されるであろう。北九州港（関門港）が環黄海地域のハブポートとして「スーパー中枢港湾」を目指すとするれば、釜山港とは何らかの形で競合関係に入ることは避けられない。そのため、日韓自由貿易協定締結後の港湾・物流施策を長期的展望として描いておくことが求められる。自由貿易協定においては貿易に関連した事項（関税および非関税措置、原産地規則、税関手続など）が主要内容となるが、協定締結を契機としてさまざまな分野での経済協力と政策・制度の調和が進められるものと見られる。すなわち、韓国で施行されている「経済自由区域」での物流ビジネス分野の優遇措置を関門地域においても適用することも可能性としてありうる。小泉政権下で着手され現在関門地域で施行されている構造改革特区は、いわば「時限付き特区」であるが、何らかの形でそれに代わる特区が実現され、「経済自由区域」において施行されている優遇措置で適用可能なものが関門地域でも導入されることが望まれる。そうなれば、可能な限り同一の条件で国内外物流企業を誘致し、立地企業の活動を通じて環黄海地域における関門港と釜山港の物流拠点としての取扱品目・地域別の役割分担が明確になるものと考えられる。

本稿冒頭で挙げた関門地域研究会報告書（Vol.5）では、Ⅱ章「関門港における広域的管理・運営体制の課題」（香川正俊論考）で、港湾運営のあり方として委員会方式、既存諸組織の活用、連絡調整会議（協議会）方式、地方行政連絡会議方式、一部事務組合方式、普通地方公共団体の協議会方式、広域連合方式などの各種方式について事例紹介と提言を行っている。本稿で述べてきた状況を踏まえて、中長期的展望も視野に入れて、関門港の運営方式としてどのようなものが望まし

いかを明らかにすることが今後の研究課題となる。

* 本稿での韓国側資料収集では、釜山発展研究所の琴性根氏と仁川発展研究所の金繁旭氏にお世話になりました。ここで感謝申し上げます。

-
- 1 抽稿「韓国物流拠点と関門港」『関門地域研究 Vol. 5』、1997年3月、参照。
 - 2 以下で1994年の釜山港のデータについては、同上書に依拠する。
 - 3 同上書、110頁。
 - 4 釜山地方海洋水産庁のホームページ(<http://pusan.momaf.go.kr/japanese.htm>)に依拠する。
 - 5 『西日本新聞』2006年1月20日付。なお、上海でも2005年12月に「洋山港」が開港されるなど、東アジア各国での港湾拡張が競争の色彩を帯びてきたために、釜山新港も予定を前倒して開港された。
 - 6 フォワーダーとは、自らは運送手段を所有せず、船社や航空会社などの輸送手段を利用して貨物輸送を行う業者を指す。
 - 7 金承墳・金周勳・朴俊卿・禹天植・李鎮勉・張夏元『危機克服以後韓国経済の成長動力』（韓国語）、韓国開発研究院、2000年、参照。
 - 8 鄭仁教「韓国の仁川経済自由区域の戦略的意義と課題」（環日本海経済研究所ホームページ：<http://www.erina.or.jp/Jp/Opinion/J/Korea/2004/Cheong3.htm>）、参照。
 - 9 総務省ホームページ（http://www.soumu.go.jp/s-news/2003/030117_2_03.hym1）、参照。
 - 10 木村温人「関門地域とFAZ」『関門地域研究 Vol. 5 関門港研究Ⅱ 関門港の課題と展望』、1997年3月。
 - 11 関門地域における構造改革特区については、抽稿「地域間経済交流の制度的枠組としてのFTAと「特区」」『関門地域研究 Vol.12』、2003年3月、の参照を乞う。
 - 12 北九州市のホームページに依拠。
(<http://www.city.kitakyushu.jp/k0103020/H18.1/060127kasseikaseisaku>].pdf)
 - 13 『日本経済新聞』2006年1月17日付。
 - 14 『西日本新聞』2006年1月19日付。