

日本海新時代における国際物流拠点を目指して

——韓国東南圏域の物流中継機能と産業集積を活用した
ゲートウェイ化戦略——

(鳥取県国際物流拠点化調査報告書より)

財とっとり政策総合研究センター
主任研究員 三田 清人

1 はじめに

21世紀に向けた鳥取県の地域活性化を進める上で、鳥取県の港湾、空港において海外との物の交流を活発にすることが重要です。

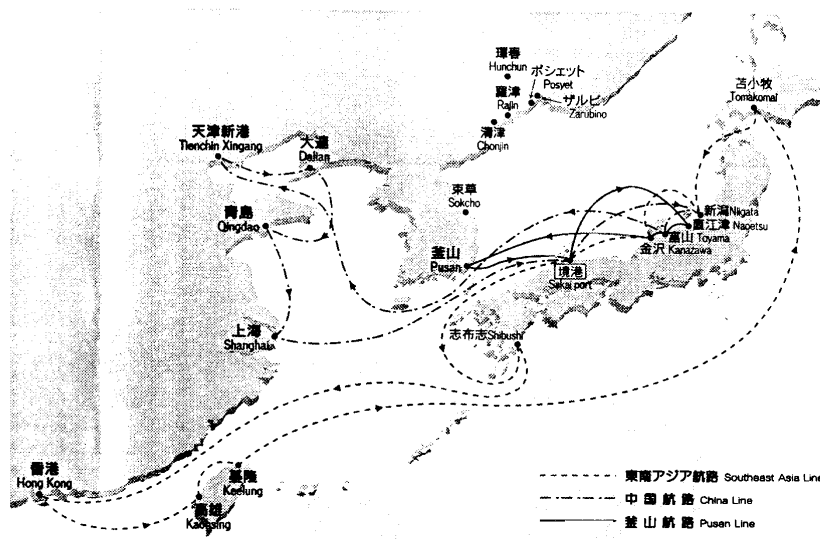
とっとり政策総合研究センターでは、これからの「日本海新時代」をにらんで、鳥取県の港湾・空港における国際物流を拡大し、国際物流のゲートウェイとして発展させていくための方策について調査研究を進めてきました。

そして、先般、研究成果を「鳥取県国際物流拠点化調査報告書」としてとりまとめ、ゲートウェイ化に向けた3つの戦略プロジェクトを提言しました。

以下に、この報告書とその中で提案している戦略プロジェクトについて報告します。

2 鳥取県における国際物流の現状

鳥取県内における国際物流のゲートウェイとしては、定期国際航空路がない現状では、海上貨物における重要港湾境港と鳥取港のみといえます。



このうち、山陰の貿易拠点港となっている境港における国際定期コンテナ航路は、現在3航路が開設されています。

香港・台湾等を結ぶ東南アジア航路、天津・大連等を結ぶ中国航路、そして釜山等を結ぶ韓国航路です。

次に、鳥取県の輸出総額のうち境港における輸出通関額の占める割合を見ますと、2割弱といったところです。

また、我々が昨年11月に、鳥取県と島根県の主な輸出入企業30社に対して、輸出入に利用している港湾等についてヒヤリング調査をした結果、境港は輸出では1割程度、輸入ではもう少し多く利用されていることが分かりました。

このようなことから、県内港湾（境港）は、鳥取県の輸出総額のせいぜい2割程度しか利用されておらず、大半が神戸港、大阪港などの太平洋側大港湾を經由して輸出入されているといえます。

つまり、国際物流のゲートウェイは、主に太平洋側大港湾、大空港に開かれ、県内発着の輸出入貨物でさえ、その多くが、わざわざ高い国内輸送コストをかけて太平洋側大

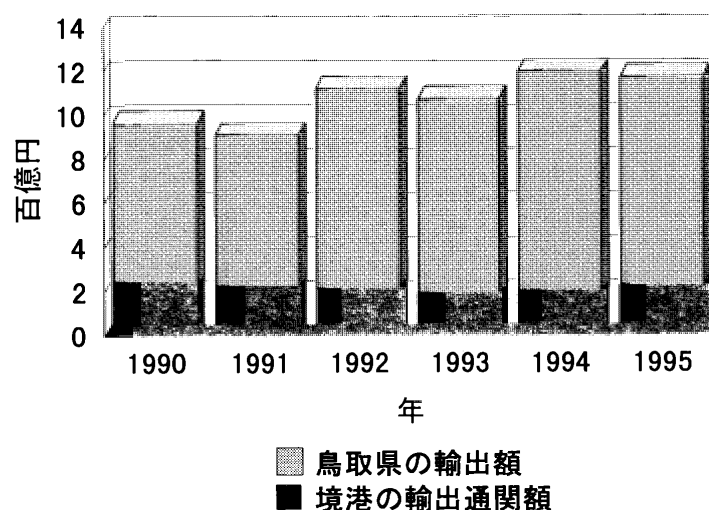
山陰両県の輸出額及び境港における輸出通関額

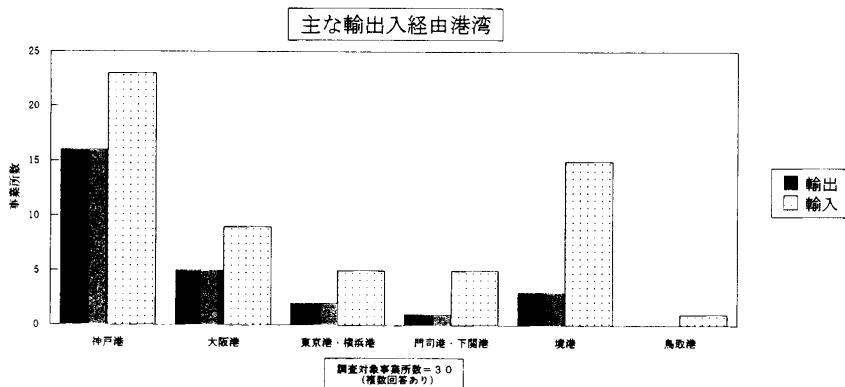
(単位:百万円、%)

年	山陰両県の輸出額			境港における輸出通関額		
	鳥取県 a	島根県	両県 b	通関額 c	c/a	c/b
1990	96,778	68,353	165,131	24,754	25.6	15.0
1991	91,021	70,550	161,571	22,983	25.3	14.2
1992	111,944	73,582	185,526	21,642	19.3	11.7
1993	107,380	67,149	174,529	19,477	18.1	11.2
1994	119,478	66,613	186,091	20,636	17.3	11.1
1995	117,101	74,140	191,241	22,824	19.5	11.9

資料：鳥取県商工労働部、島根県商工労働部、大蔵省関税局境税関支所資料によりとっとり総研作成

鳥取県の輸出額と境港の輸出通関額





港湾、空港を経由して輸出入されているのが現状です。

そこで、ゲートウェイ化に向けた戦略を考えるためには、なぜ国際物流において県内港湾、空港の利用が避けられ、ゲートウェイとなることが阻まれているのかを明らかにする必要があります。

3 ゲートウェイ化を阻む「悪循環」

その原因は、県内港湾、空港が陥っている次のような「悪循環」にあります。

そもそも、港湾、空港が国際物流のゲートウェイとして発展していくためには、一般的には、その後背圏に十分な輸出入貨物量を生み出す消費人口、産業集積を有することが必要です。

逆に、后背圏に十分な消費人口、産業集積を持たない鳥取県の港湾、空港は、后背圏の輸出入貨物量不足により、思うように定期航路の便数増加、航路増設、所要日数の短縮などができません。

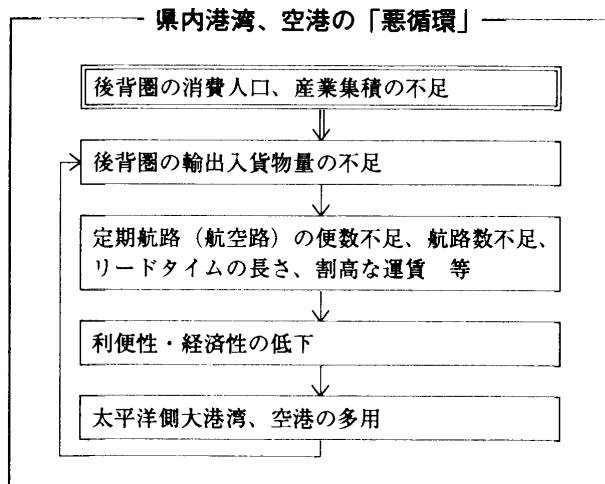
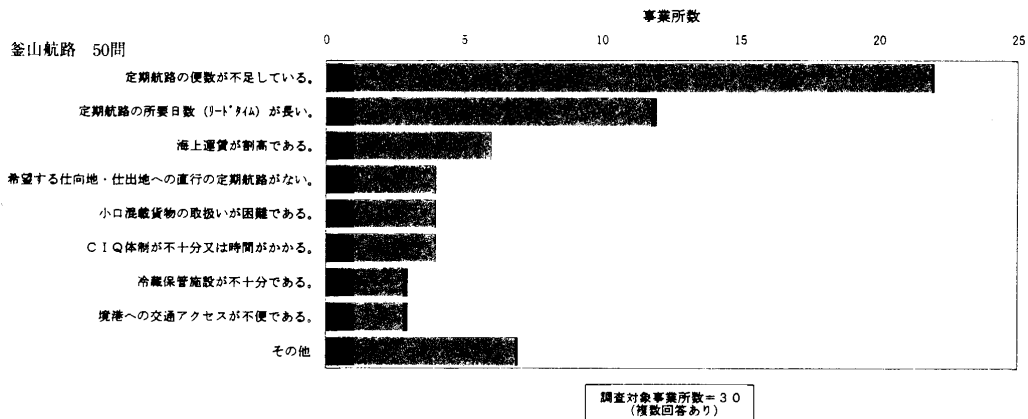
このことは、現在のほとんどの荷主が必要としているジャスト・イン・タイムの物流に対応できないことを意味します。

このため、県内の荷主は、定期航路の便数等ですっと便利な太平洋側港湾、空港を愛好することになり、県内港湾、空港を経由する輸出入貨物量はますます少なくなるという「悪循環」を生んでしまうわけです。

先程の鳥取県と島根県の主な輸出入企業に対するヒヤリング調査で、境港等の利用上の問題点について調査した結果、「定期航路の便数が不足している。」、「定期航路の所要日数（リードタイム）が長い。」が過半数を占め、これらがゲートウェイ化を阻む主な原因となっていることが分かりました。

このような「悪循環」は、鳥取県の港湾、空港だけでなく、地方の港湾、空港に共通したもので、これこそがゲートウェイ化を阻む最も根本的な原因といえます。

境港等の利用上の問題点



4 ゲートウェイ化の方策

鳥取県の港湾、空港を国際物流のゲートウェイとして発展させるための方策は、このような「悪循環」をいかに解消させ、「好循環」にしていくかということにほかなりません。

すなわち、どのようにして、「悪循環」の原因である後背圏の輸出入貨物量不足を解決し、県内港湾、空港の利便性を高めていくかということです。

そのためには、まず、後背圏における企業誘致、輸入加工産業の育成、貿易の拡大支援、さらには周辺の経済圏からの交通アクセスの改善など、後背圏の輸出入貨物量を増大させていくための長期的・広域的な取り組みが必要です。

そして、こうした取り組みによる後背圏の輸出入貨物量の増大を背景に、定期航路の増便、航路増設、リードタイムの短縮、コストの割安化などを図ることにより、県内港湾、空港の利便性・経済性を高め、太平洋側港湾、空港利用から県内港湾、空港利用への転換を促進することが必要です。

特に、日本国内の高い陸送コストを考えると、県内港湾に近いエリア（境港の場合で

約 100 km 圏内) の輸出入貨物については、県内港湾を利用する方がコスト面で有利であることをセールスポイントにして、県内港湾利用への転換を働きかけることが重要です。

5 注目すべき韓国東南圏域の物流中継機能と経済力

このような取り組みを戦略的に進めるために、とっとり総研では、戦略プロジェクトの提言に向けた調査研究を進めてきました。

そして、この戦略プロジェクトの導出に当たっては、特に、次の2点に注目しました。

(1) 韓国釜山港の抜群の物流中継機能

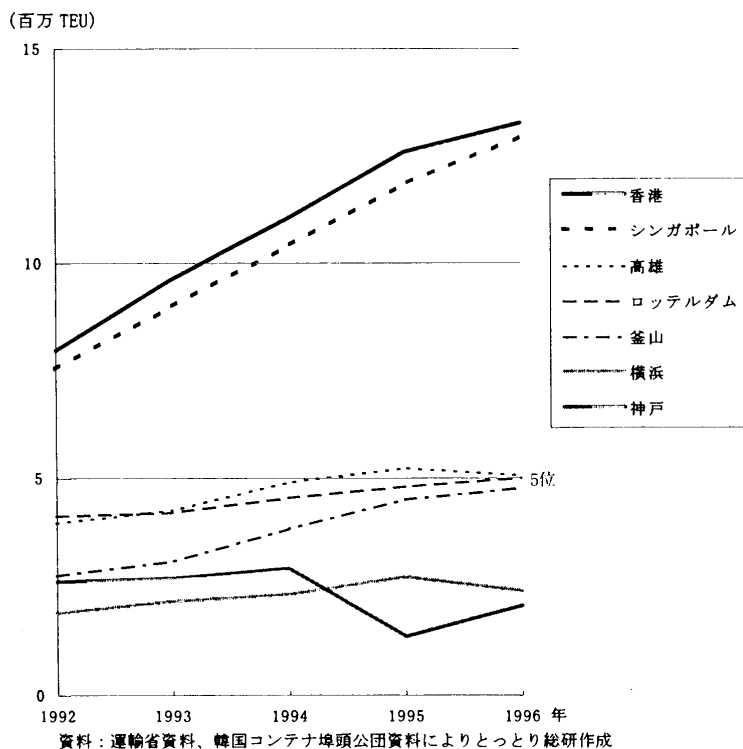
第1点は、北東アジア地域における海上貨物輸送の一大中継拠点として、神戸港など日本の大港湾を凌ぐまでに急成長してきた韓国釜山港の抜群の物流中継機能です。

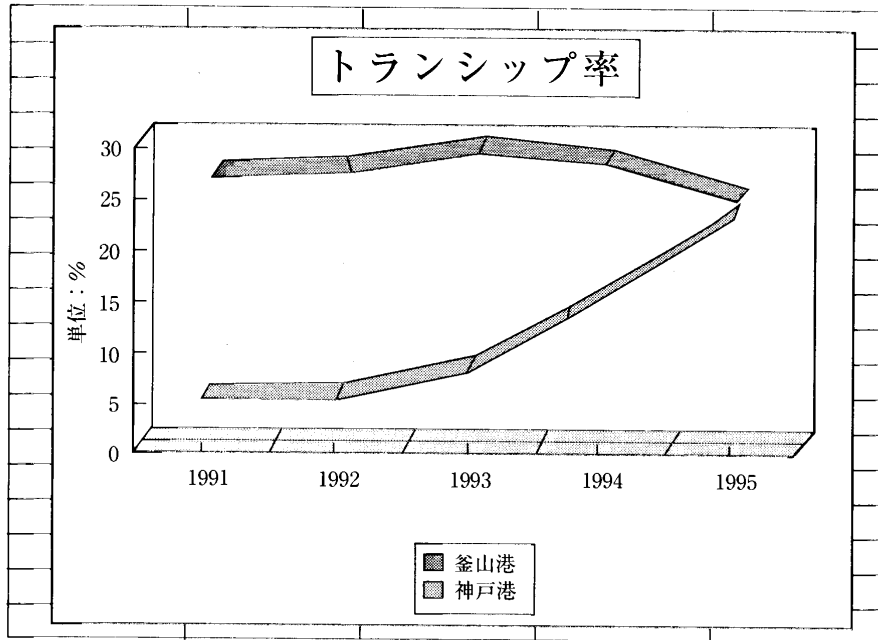
韓国釜山港は、ここ数年、神戸港、横浜港などを大きく上回る勢いでコンテナ貨物取扱量を伸ばしてきました。

1996年には神戸港、横浜港などを大きく離して、コンテナ貨物取扱量で世界大5位の港湾に急成長しました。

一方、このコンテナ貨物取扱量のうち中継貨物の占める割合(トランシップ率)を見ると、釜山港は近年このトランシップ率を急速に高め、アジアのハブ港湾として高いト

世界の主要港湾のコンテナ貨物取扱量





資料：神戸市港湾整備局、韓国海運会社資料によりとっとり総研作成

ランシップ率を続けてきた神戸港に追いつきました。

このように、釜山港は、今やコンテナ貨物取扱量の面でも中継機能（トランシップ率）の面でも、アジアのハブ港として君臨してきた神戸港を凌ぐようになっています。

北東アジアにおけるハブ港は、今や神戸港から釜山港へとシフトしてきたといえます。

さらに、将来的にも、釜山港や釜山港の西約 150 km の光陽港で大規模なコンテナ埠頭等の拡張や新設計画が進められています。

また、釜山港の港湾諸料金は神戸港の半額以下となっているなど、コスト面からも神

表2 アジアの大港湾

(単位：バース、千 TEU)

国名	港湾名	大水深（-15 m 級） コンテナバース数		コンテナ取扱 (1995年)	
		1996年現在	2000年見込	取扱量	世界順位
日本	神戸港	2	5	1,350	24
	横浜港		3	2,721	8
	東京港		3	1,900	15
	大阪港		3	—	—
韓国	釜山港		4	4,500	5
	光陽港		4	—	—
香港	香港港	4	16	12,600	1
シンガポール	シンガポール港	6	13	11,850	2
台湾	高雄港		3	5,232	3

資料：運輸白書（平成8年度）によりとっとり総研作成

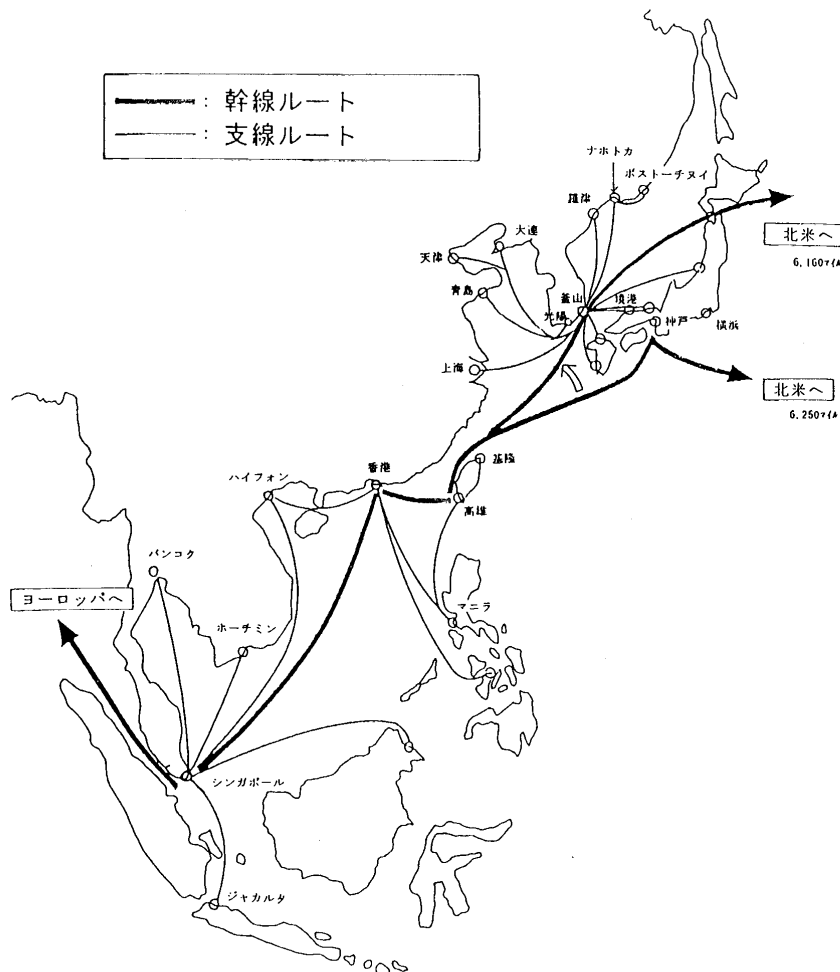
注：大阪港については、調査時点でコンテナ取扱量が未集計のため取扱量、世界順不明

戸港から釜山港へのシフトを加速しています。

このような状況を背景に、アジアと北米とを結んで大型コンテナ船が行き交う基幹ルートが神戸港経由から釜山港経由（日本海経由）へとシフトしています。

そして、日本海に面する鳥取県にとっては、まさに対岸ともいうべき近いところに、基幹ルートが通る巨大なハブ港が登場してきたといえます。

東アジアの海上貨物幹線ルート



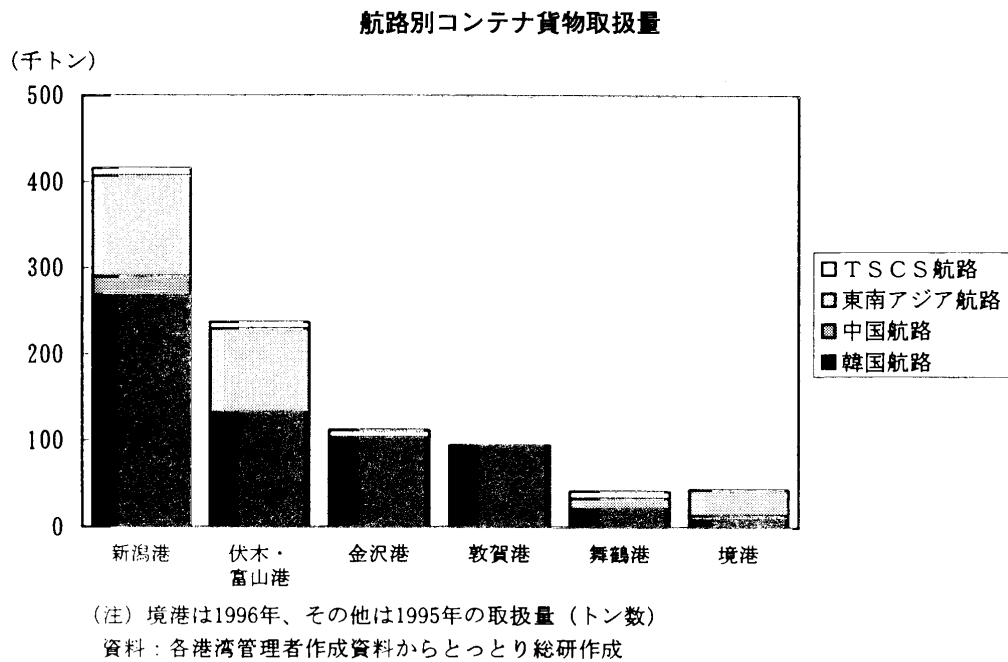
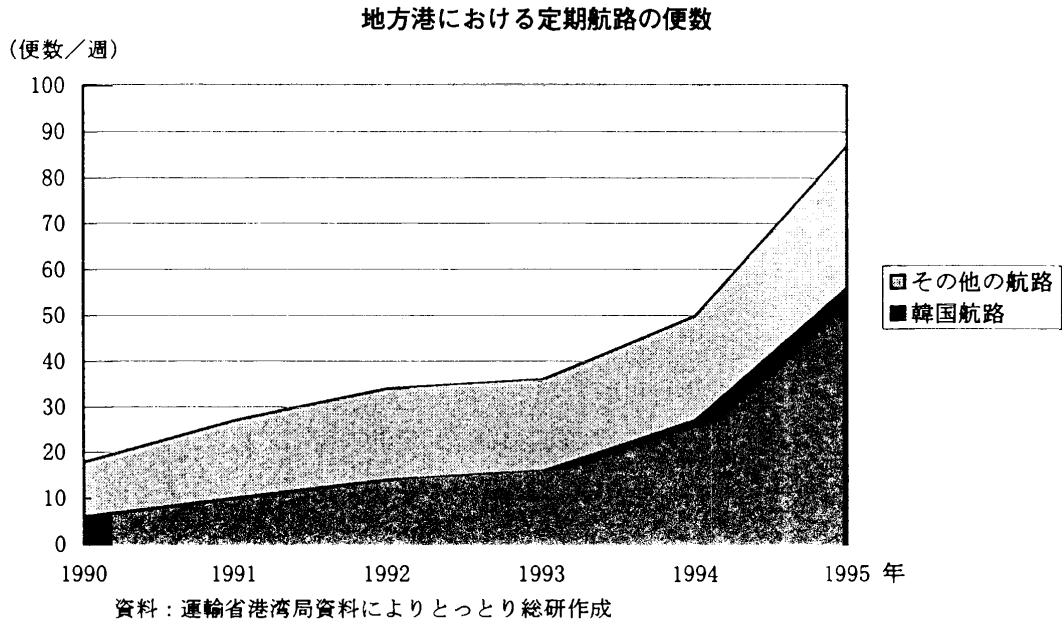
資料：韓国海運産業研究院の資料をもとにとり総研作成

ちなみに、我が国の地方港における海外との定期貨物航路の便数は、近年急速に増加していますが、中でも韓国航路の便数が急増しています。

また、日本海側の主な港湾における航路別のコンテナ貨物取扱量を見ると、境港を除いて韓国航路が大半を占めています。

さらに、これらの港湾において、近年、韓国航路のコンテナ貨物取扱量がかなりのペースで増加するとともに、定期航路の増便が進んでいます。

この結果、境港の韓国航路が週1便だけなのに対し、新潟港、伏木富山港はそれぞれ週5便、4便、金沢港、敦賀港も週3便と、かなりの便数で運航されるようになってい



日本海側主要港湾の韓国航路

(単位：千トン、倍)

港湾名	コンテナ貨物取扱量		便数 (/週)	摘 要
	1995年	対前年比		
新潟	268	1.6	5	輸出：化学薬品、化学工業品 輸入：雑工業品、日用品
伏木・富山	132	2.2	4	輸出：化学薬品
金沢	104	2.2	3	輸入：モルト 輸出：産業機械
敦賀	95	2.3	3	輸出：ブラウン管用ガラス
舞鶴	22	0.7	2	輸出：自動車用ガラス
境	9	—	1	

資料：各港湾管理者へのヒヤリング等によりとっとり総研作成

(注)：境港は1996年の取扱量

(2) 韓国東南圏域の経済力

第2点は、釜山市とその周辺の新原市、馬山市、蔚山市、浦項市などから成る韓国東南圏域（慶尚南道、慶尚北道）の韓国屈指の産業集積地帯としての経済力です。

これらの点に注目し、とっとり総研は、韓国東南圏域のまさに対岸として近接する鳥取県の港湾は、この圏域の有する物流中継機能、経済力を活用した次の3つの戦略プロジェクトを進めることの重要性を提言しました。

6 ゲートウェイ化に向けた戦略プロジェクト（国際物流拠点化戦略）

(1) 貿易支援拠点の整備

第1の戦略プロジェクトは、韓国釜山市等への貿易支援拠点の整備（人的・情報面での貿易支援ネットワークの形成）です。

釜山市などの東アジア地域の貿易拠点又は物流拠点に鳥取県との貿易拡大のための支援拠点（海外貿易支援事務所等）を設置し、鳥取県（境港）の貿易支援センターとの間に人と情報の貿易支援ネットワークを形成するものです。

特に、海外の貿易支援拠点には、現地の経済界に豊富な人脈を持つ貿易専門家を配置し、鳥取県企業の活動（情報収集、商談等）を現地で強力に支援できる体制を作ることが重要です。

そして、このような貿易支援拠点を整備して貿易を拡大していくことにより、境港における国際物流の拡大とゲートウェイ化を図ることができます。

(2) 釜山航路の増便支援

第2の戦略プロジェクトは、釜山航路（境港—釜山港）の増便支援です。

後背圏の荷主が県内港湾を利用する上での最大のネックは、開設されている定期航路の便数不足です。

特に、釜山港は鳥取県の企業と経済関係の深い北米、東アジア地域との海上貨物の中継拠点（ハブ港湾）となっていることから、釜山航路の便数増加が可能となれば、多くの利用が見込まれます。

そこで、小型コンテナ船、フェリー船の導入など、釜山航路の増便に向けた支援策が、物流の拡大とゲートウェイ化に効果的であると考えます。

特に、フェリー船の導入は、利用ニーズの高い小口貨物（海上コンテナにまとまらないようなロットの小さな貨物）も集荷可能となることから、増便対策として有効であると考えます。

(3) 韓国東南圏域と連携した産業政策

第3の戦略プロジェクトは、韓国東南圏域と連携した産業政策（国内関連企業の誘致と韓国系企業の誘致）です。

韓国東南圏域（釜山市、大邱市、慶尚北道、慶尚南道）は、山陰両県の約6倍、中国5県の約6割に相当する製造品出荷額があり、現代自動車（蔚山）、三星自動車（釜山）、浦項総合製鉄（浦項）など、韓国をリードする巨大企業が展開する韓国屈指の産業集積地域です。

また、この圏域の1990年から1995年にかけての製造品出荷額の伸び率は1.43倍と、山陰両県の1.12倍、中国5県の0.96倍に比べて高い伸びを示すとともに、電子産業などのハイテク産業の立地も進んでいます。

韓国東南圏域の経済力・成長力

（単位：兆円、倍）

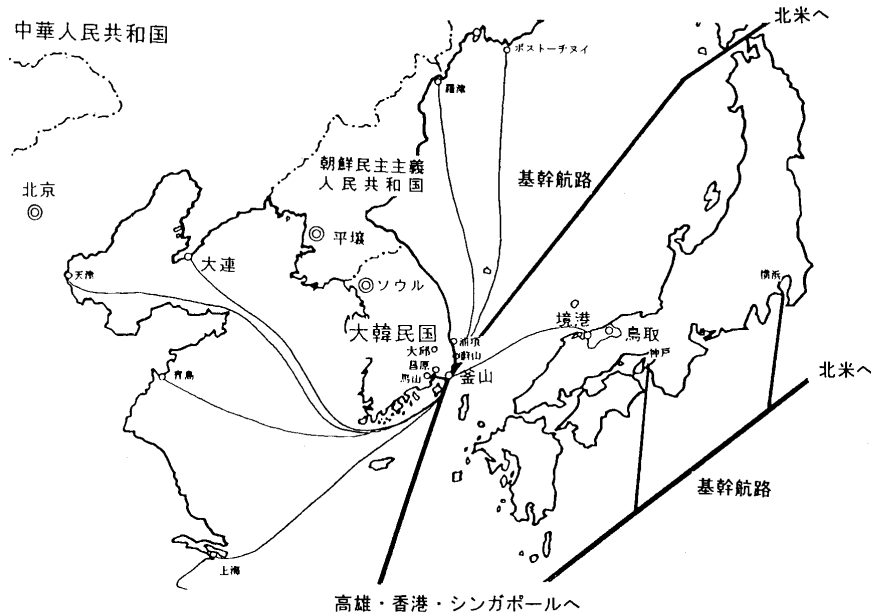
区 分	韓国東南圏域	山陰両県	中国5県	阪神地域
製造品 出荷額	1995年 1.3	2	2.2	3.5
	1990年比 1.43	1.12	0.96	0.88

資料：韓国統計庁資料等によりとっとり総研作成

さらに、2000年には、わが国から韓国への輸出が規制されていた「輸入多角化品目」の自由化により、韓国への輸出環境が大きく改善され、この圏域との間の物流が拡大する余地もさらに大きくなると考えられます。

したがって、この圏域と輸出入関係の深い国内企業の誘致、韓国系企業の誘致など、この圏域と連携した産業政策を重点的に進めることにより、境港における国際物流の拡大とゲートウェイ化を図ることが重要です。

21世紀の「日本海新時代」における国際物流ゲートウェイとして、鳥取県の港湾（空港）を發展させるためには、対岸の韓国東南圏域の物流中継機能や産業集積にもっと注目し、それらを活用したこれらの戦略プロジェクトを早急に進めることが重要です。



国際物流拠点化戦略

