

北東アジア経済圏における物的流通

——特に韓国を中心とした物流の現状と課題——

韓 義 泳

目 次

- 1 はじめに（問題の限定）
- 2 概観
- 3 海路輸送の現状と課題
- 4 空路輸送の現状と課題
- 5 おわりに

1 はじめに（問題の限定）

マーケティング論的な観点からは、その核心的内容としての物的流通（physical distribution）が略称で「物流」と統一的に通称されているのが一般的であるが、肝心かなめの、その定義に至っては必ずしも一律的ではない。いまもって、万人が共感し得るような概念が浮き彫りにされたとはいいいがたい。いわば、物的流通（物流）をどう定義するかは、いまのところ論者各自の持論にそれぞれ頼っているだけである。

それもそのはずで、「物的流通論」の隷属（母）科学である「マーケティング論」においても、その核心であるはずのマーケティング定義（marketing definition）がいまだもって明らかに確立されていないといった現実のもとでは、物流の「定義確立の不明確さ」自体が当然の成り行きであるかも知れない。もっとも、マーケティングに関するアメリカでの、産学協同体の総本山でもあるアメリカマーケティング協会（American Marketing Association）がその定義集¹⁾

1) AMA, *A Glossary of Marketing Terms*, Compiled by R. S. Alexander, Chicago, 1960.

で『物的流通 (physical distribution) とは生産の段階から消費または利用の段階までの商品の移動と取扱いを管理すること²⁾』と定義しているが、「商品の移動と取扱い」が具体的にはどのような内容を意味しているのかは明らかにしていない。そのため、物流の内容に関しても論者各自の持論がそれなりに展開させられているだけである。

かつて、Druker は『物流とは「経済の暗黒大陸」(the economy's dark continent) である』³⁾と喝破し、また、Parker は『物流は「費用節減のための最後の領域」(the last frontier for cost economies)である』⁴⁾とまで論破してきたものだった。それにもかかわらず、物流概念の不明確さはあいも変わらずで、その定義においては百家争鳴的でしかないのである。そのような意味で、仕方なく百家争鳴的なもののひとつではあれ、それでも比較的共感が持たれそうな物流定義をあえて展開させれば次のような表現として捉えることもでき得よう。この場合、マーケティング活動そのものがそうであるように、その部分としての物流活動も、あくまでも個別企業の活動として把握されている。

『物的流通 (物流) とは有形・無形の経済財が供給者と需用者の間を移動する際に生ずる時間的懸隔と空間的懸隔の克服 (調節) に関する企業活動である。具体的には輸送、荷役、保管および包装の諸活動を意味する。』

この場合、論者によっては通信や情報の諸活動までも物流活動の内容として包括するケースも多いが、それらの活動は厳密には、最近新しい経営学の一分科学として浮上しつつある経営情報システム論 (Management Information System : MIS) の核心内容を形成するものである。いまのところ、輸送・荷役・保管・包装といった諸活動が決して経営情報システム論の核心的内容を形成していないことから、通信や情報の諸活動が物流活動とオーバーラップすることがあ

2) AMA, *A Glossary of Marketing Terms*, op. cit., "PHYSICAL DISTRIBUTION: The management of the movement and handling of goods from the point of production to the point of consumption or use."

3) P. F. Drucker, "The economy's dark continent," *Fortune*, April 1962, pp.103, 265, 268, 270

4) D. D. Parker, "Improved efficiency and reproduced cost in marketing", *Journal of Marketing*, XXVI (April 1962), pp.15 ~ 21.

り得るとしても、物流活動の具体的（核心的）な内容として把握すべきではないはずである。

結局、物流とは輸送・荷役・保管・包装などに4大別されるカテゴリーの活動をその具体的内容としているが、もう少し圧縮した表現を借りれば、その中でも輸送活動だけが物流活動の主たる対象であるといえるかも知れない。それは輸送以外の活動、即ち荷役や保管、あるいは包装といった諸活動は、ひたすら輸送活動に追従（あるいは付随）する形での活動であり、いわば輸送活動の前提的活動にほかならないとみなされることもあり得るからである。

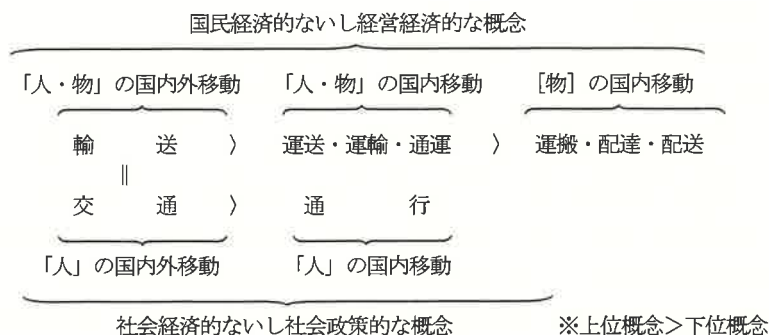
しかし、その場合、物流活動の焦点を輸送にだけしぼれば、輸送自体の範疇にあらたな問題が生じてくる、それは、ひとことで「輸送」(transportation)といっても、その概念上そこに何らかの一律的な標準があるわけでないので、輸送の対象や範囲、あるいは手段などによって、そのおのおのの範疇と、それに合わせた表現が違って来るからである。例えば、輸送の対象を「人と物」との移動に区別するとすれば、それらはさらに、その輸送範囲によって国内輸送と国外（国際）輸送とにも大別され得よう。その場合、それらの違いによってそれぞれの範疇や範囲、そしてそのおのおのの表現自体も異なってくるのである。

また、輸送手段の差による区分としては、普通、陸路・海路・空路といった諸形態の輸送に分類されるのが一般的ではあろうが、その場合も、それぞれの範疇や範囲によって、その表現も違って来るのである。しかも、その違いは大きく、決して「輸送」という一般的な通称だけでは一概に片づけられ得ない問題がいろいろと生じてくるのである。そのため、本題でもまずはその限定が必要となってくる。

そのような視角に立って「輸送の類似概念」といったものを可能な限り羅列し、それらをそれなりにカテゴリ化するならば、おおよそ次のような表ができ上がってもこよう。ただこの場合、「輸送」という本来のカテゴリーが「人と物の国内外移動のこと」にあることだけは確かであろう。

結局、そのような意味からも本題ではその核心をまずは「人と物との国内外移動」に関する「輸送」に置かざるを得ない。即ち、「北東アジア経済圏の中での、人と物の国際物流における輸送」が実は本題の主要なテーマであるとい

[表1] 輸送概念の範疇

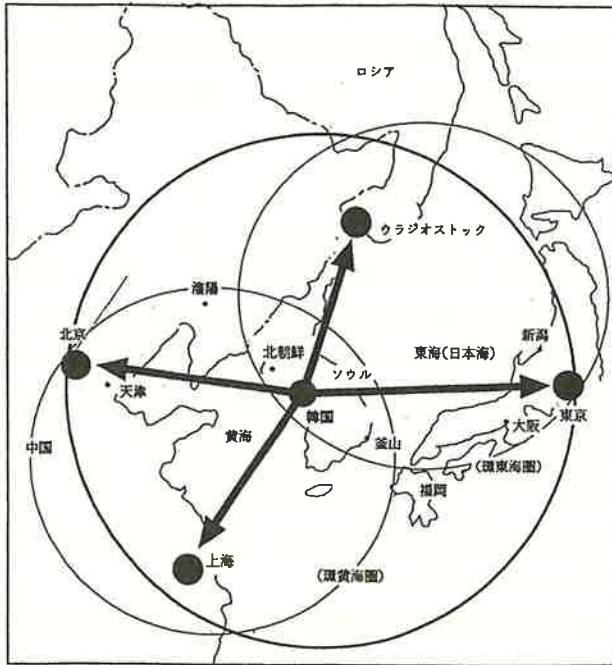


うことになる。そうなれば、当然次の問題として、北東アジア経済圏を比重的に結ぶ輸送手段とは、いまのところ海路輸送と空路輸送だけということになってくる。

また、ここで追記したいことは、何故に副題をわざわざ「韓国を中心」としたかに関してである。北東アジア経済圏とは一応は日本・南北朝鮮・極東ロシア・中国東北地方と黄海沿岸地方などを包括する諸国と諸地域から成る地域経済圏のことだとすれば、まさに朝鮮半島はそういった北東アジア経済圏の中心部に位置しているともいえよう。たとえば、次の図はそのような観点から見た北東アジア経済圏の概略図であるが、その図から韓国のソウルが北東アジア経済圏を構成する諸国・諸地域の首都や行政センターのほぼ中央に位置していることが確認でき得よう。

こういった事実は、北東アジア経済圏における物的流通が実際には朝鮮半島を軸とした日本海や黄海の堂々めぐりを物語る以外のなにものでもないという証にほかならない。結局、北東アジア経済圏における物流を論ずる場合、その中心部に位置する韓国からの観察と描写がより重要となってくるはずである。とはいえ、それ以前に論者のナショナリスティックな発想がどこかに巣くっているという事実もちろん見逃してはならないだろう。

〔図1〕北東アジア経済圏における韓国（ソウル）の地政学的位置



出所) 東アジア研究、大阪経済法科大学、1995、103ページ

2 概 観

北東アジア経済圏を構成する諸国・諸地域間の物的流通活動 (physical distribution activity) は主に輸送 (transportation) をその核として展開されているといえるが、この場合、それは主として北東アジア経済圏の内海を形成する日本海と黄海をめぐる輸送活動でもある。もっとも、中国と極東ロシア間や北朝鮮間、あるいは北朝鮮と極東ロシア間はわざわざ日本海や黄海を経由するまでもなく、簡単に陸路だけで事足りるといえるが、韓国と日本や中国間の場合、その3国間輸送はもっぱら日本海や黄海を横断する、海路や空路による輸送手段だけに頼らざるを得ない。日本は島国であり、韓国は陸地つづきの朝鮮半島

に位置するものの、南北朝鮮間に一切の輸送体系がシャットアウトされている現状ではなおさらのことでもあろう。特に、北東アジア経済圏の核ともいえる中国・日本・韓国の3国間輸送だけで、北東アジア経済圏全域のボリュームがほとんど占められている現状でもある以上、両海をめぐる輸送手段の比重は極めて大きいものであるともいえよう。

そのような意味から、日本海や黄海（東シナ海をも含めて）をめぐる輸送体系を大別すれば、おおよそ海路輸送と空路輸送との2大体系に分けられる。しかしこの場合、両海をめぐる輸送体系は海空ともに、少なくとも80年代までは極めて貧弱な機能しか発揮できなかったのがその実態でもあった。例えば日本海を横断する海路輸送の場合、それなりに機能していたのはわずかに日本（日本海沿岸の新潟・敦賀・富山といった地方諸港）と韓国（主に釜山港）間だけだった。それは、北東アジア経済圏を構成する北朝鮮がもっぱら鎖国主義を一貫して守り続け、中国（東北3省）は日本海への出口を持たず、旧ソ連時代は極東ロシアにおける最大・最良のウラジオストック港が軍港で、貿易港としては全く機能していなかったからである。

一方、黄海における海路輸送の場合は、主に日中間だけのひとり舞台でしかなかった。それは韓中間には長い間国交がなかったからである。その時点では、韓国側から見た黄海での輸送活動とは主に西海岸の地方諸港と南海岸の光陽港や釜山港を結ぶ沿岸（国内）輸送だけで、東海岸（日本海沿岸）ではそれすら無きに等しかった。それは東海岸には（鉄鋼石や石油など主にバラ積み貨物専用港と知られる蔚山港を除いては）いまもって良港らしきものがないからである。しかし、日本海と黄海を結ぶ水路（朝鮮海峡）を横断する輸送体系だけは、特に日韓間だけは、80年代だけでなくすでに60年代以来今日まで極めて活性化した基盤の上で確立されている。例えば、両国間のハブ港である神戸港と釜山港との海路輸送活動は、いわば日韓貿易活動を集約的に象徴したものとして受けとられているほどである。

とはいえ、北東アジア経済圏といった、全域的な観点から捉えた両海域での輸送活動は、少なくとも80年代までは極めて低調な水準でしかなかったといえよう。そのことは、ひとり海路輸送の場合だけでなく、空路輸送の場合におい

ても同じであった。むしろ、後者の場合がより低調であったという事実は否めまい。例えば、日本海を横断する、1日数10便の日韓航空路線はまだしも、わずかに日ロ航空路線として、新潟と極東ロシア（ハバロフスクとウラジオストック）を結ぶ週3便程度の不定期便があるだけだった。

一方、黄海を横断する航空路は韓中間には（未修交のため）皆無で、やっと北京・ピョンヤン間を週2便で結ぶ中国・北朝鮮間や、ピョンヤン・バンコック間を週1便往復する北朝鮮・タイ間の航空路が存在するだけだった。それでも日中間には、すでに成田・北京間や大阪・上海間など1日数便の航空路があったが、そのすべては上海経由で、黄海を横断できる路線ではなかった。強いていえば、東シナ海横断線で、厳密な意味での黄海横断路線ではなかったのである。

しかし、それも90年代を前後してからは実状が一変する。即ち、旧ソ連が崩壊した上でロシアが開放・改革路線を歩みだし、中国もいわゆる社会主義的市場経済政策を導入しだす。それとマッチした形で韓国がこの両国と国交を結び、いわゆる北方政策⁵⁾を打ち出す。結局それらのことによって、海路輸送と空路輸送といった、日本海と黄海をめぐる2大輸送体系には毎日に顕著で活発な動きが出てきているのである。

その端的な例としては、まずは黄海を直線で横切る（従来の上海迂回経路ではない）韓中間の直接航空路線が開設され、最近では往復で1日数10便といった頻度にまで増便されているという事実を挙げ得よう。また、韓国と極東ロシア間には、いまだ新潟上空経由の迂回路線だとはいえ、ソウルからウラジオストック、またはハバロフスクへと日本海を横断する相互乗り入れ路線も開設されて久しい。このことは、ひとり空路輸送体系の場合だけでなく、海路輸送体系の場合でも同じである。

このようなことから、特に90年代を前後した、北東アジア経済圏における輸送体系は大きく様変わりしているといえよう。即ち、80年代まで北東アジア経済圏での国際物流体系の核心を形成してきたのは、その国際輸送面の比重からみても、主に日韓両国であったが、90年代以降からは中国がこれに急迫する形で加勢しだしたということになろう。ただ、極東ロシアに限っていえば、日

・中・韓の3国が90年代を前後して経験してきたような急変ぶりはいまのところにまだ見られないということだろう。

3 海路輸送の現状と課題

北東アジア経済圏の構成国・構成地域間での海路輸送は、少なくとも第2次世界大戦以後の趨勢でみる限りでは日韓両国間のひとり舞台ぶりが際立ってい

5) 韓国には、70年代初頭から、当時の外交並びに対外経済政策問題を巡って格別に使われだした特異な表現に「北方政策」という用語がある。この表現は、北方社会主義諸国に対する韓国の政治・経済などを包括した幅広い意味を含んでおり、1973年6月23日に当時の朴正熙政権が行ったいわゆる「6.23宣言」に由来する。当初は、主に「北方外交政策」、「北方外交経済政策」、あるいは単に「北方外交」と呼ばれていた。

「6.23宣言」とは、正確には「平和統一外交政策宣言」といわれ、「いままで北方社会主義諸国とはいっさいの外交的・経済的交流を閉ざしていたが、今後はその門戸を開放し、いかなる国家とも交流するとともに、将来朝鮮半島における平和統一のための努力も展開する」ことをその骨子として謳ったものである。

もともと、初期の北方政策は北方社会主義諸国との外交・経済交流問題や朝鮮半島での統一問題よりも、安保問題を優先したものであった。だが、80年代に入ってから北方政策は、安保問題を超えて、全方位的な北方外交政策と北方経済政策、そして将来の統一政策をその核心とした、より現実的かつ実務的なものに発展していくのである。

結局、80年代に入って韓国の北方政策は漸次多方面で結実しだし、まずは、北朝鮮との真空関係が徐々にほころびだす。そして対中・対ソとの関係改善の兆しも出てくる。80年代の後半、特に88年のソウル・オリンピック以後、韓国の北方政策は、北方国家圏の社会・経済改革や開放政策に対応して急ピッチで展開され、88年7月7日に盧泰愚政権が行った、いわゆる「7.7宣言」(民族自尊と統一・繁栄のための特別宣言)により、それまでの安全保障重視の次元を超えた「民族和合・朝鮮半島の平和的統一、2,000年代韓国の国際的地位の高揚」が提起される。

それと同時に、「韓国の外交領域を社会主義圏にまで拡大するための全方位外交」を打ち出すとともに、その手始めとして、89年2月1日にハンガリーと社会主義国家として初の外交関係を結ぶことになる。そして、90年9月30日にはソ連と、さらに92年8月24日には中国とそれぞれ修交することによって、韓国の全方位外交、即ち北方政策はその成果が結実するのである。今日では、東欧の全社会主義国家と外交関係を結ぶに至っている。

る。その現況をまずは韓国側から考察してみよう。

韓国船主協会のまとめによると、韓国における1995年度の輸出入海上物動量だけで4億2,500万トン（これは同年の世界海上交易量46億6,000万トンの8.9%に該当し、韓国のランキングは世界第6位）に達したとされている。これは、前年度（94年度）の3億7,500万トンに対して13.4%の増加でもある⁶⁾。このうち、コンテナ貨物はほぼその20%前後とされているが、どのような形態の貨物であれ、国際（輸出入）海上物動量の増加率が年平均10%以上である。

これを主要航路別実態でみると、その最大が東南ア航路（1995年、1億1,200万トンで全体の26%）で、次が中東航路の25%（1億1,000万トン、主に石油）、第3位が大洋州航路の10%（4,881万トン）、そして日本航路は第4位の8%（3,033万トン）に過ぎなかった。しかし、東南ア航路など前3者のそれは、厳密には北東アジア経済圏での海上物動量とはいいいがたい。北東アジア経済圏での海上物動量とは文字通り、その構成国・構成地域間のものだけに限られるべきであるからである。その意味では、日韓両国間の海上物動量だけがそれに該当する実績になろう。特に日韓間の物動量はそのほとんどが朝鮮海峡を横断しているのでもある。しかも、それは年々増え続けている。もちろん、それはまた、両国の貿易量がこれまた年々増え続けているからである。もっとも、韓国側から見れば、日韓貿易が開始されて以来、ただの一度も貿易黒字を経験したこともないといった、いわゆる「貿易逆調ジレンマ」にはまり込んで久しいが、それでも両国間の海上物動量だけは、毎年着実に増え続けているのである⁷⁾。

6) ソウル経済新聞、1996年2月28日付（95年度における国内沿岸貨物だけでも2億5,500万トンであったから、輸出入貨物との合計は6億5,900万トンにのぼる。これは過去20年間に約9.3倍も伸張したことを意味する。）

7) ちなみにいえば、95年度における韓国の対日輸出額は172億6,900万ドル（前年対比27.8%増）、対日輸入額が312億9,100万ドル（前年対比28.5%増）であった。このことは、韓国の輸出にとっては日本が第2位（韓国の総貿易額における日本の構成比は14%）であり、輸入においては第1位（日本の構成比は24%）を物語るものである（通商白書、各論、通商産業省編、平成8年版、282ページ）。ところで、日本の総貿易額に占める対韓輸出の比重はアメリカに次いで第2位である。この関係はほとんど10数年間一向に変わっていない。

アイロニカルなことには、韓国内の外航海運32社の運賃収入が95年度に総額で86億ドルを計上したが、これは前年度に比べ30%以上の増収でもあった。それも、ほとんどの船会社が黒字であった⁸⁾。たとえば、94年度の純利益だけでも1,060億ウォンで、これはその前年に比べてほぼ2倍の急伸だった⁹⁾。その結果、「日本との商品取引ではいつも赤字だらけだが、世界との海運取引ではしこたまもうけている」との気概からなのか、90年代を前後してからの韓国海運業はいまを盛りと好況に湧いているのである¹⁰⁾。

参考までにいえば¹¹⁾、日本と世界一の座を争い続ける造船業の好況も手伝って、外航船の保有隻数は95年度末現在で1,500余隻、1,160万トン（世界船舶量の2.4%）を数えるまでに至っているが、この数字は20年前(75年)の160万トンに比べ7.3倍の伸張である。従って、船舶保有量では世界第9位にランクされている。船種別でみた場合、貨物船が735万トン、タンカーが210万トン、コンテナ船が202万トン、旅客船91,000トン等であるが、韓国コンテナ船隊の輸送能力は現在世界第6位にランクされてもいる。例えば、95年度のコンテナ処理実績は4,488,000TEU¹²⁾だったが、その90%は釜山港（残余は仁川港や光陽港）で処理されていることから、コンテナ貨物に関する限り釜山港が世界5大港の1つとなっている（神戸港が従来は5大港の1つであったが、阪神大震災の影響で釜山港にその地位を譲り渡している）。

ところで、これら韓国船籍の輸出入貨物の積取率は意外にも低く、95年の場合、4億2,500万トンの総輸出入貨物中わずかにその23.5%（9,500万トン）だけだった。しかし、チャーター船（韓国側傭船）までも含めると、その積取率はほぼ50%を維持できたものとされているが、いずれにせよ国籍船積取率が低

8) 韓国経済新聞、1996年5月31日付

9) 朝鮮日報、1995年5月16日付

10) 海運業におけるこのような伸張勢のためなのか、韓国では今年から「海の日」を制定、毎年5月31日をその記念日にあてている。さらには、行政改革の手始めとして「海洋部」という名の省をも新設、「海洋韓国」ならはでの今日この頃である。

11) 以下各種統計上の数字は「第1回海の日」を記念して組まれた「毎日経済新聞（ソウル）1996年5月30日付、海洋記念特集」による。

12) 1 TEUは20フィートコンテナ1個積載分

いということは、北東アジア経済圏における国内外船社間の競争が激しいことを物語るものといえよう。たとえば、95年度に韓国のすべての港湾に入港した船腹量は6億1,700万トンであったが、この数字は過去20年間で8.9倍にも増加したことを示す。このうち、外国船籍が10.3倍に対し、国籍外航船が4.7倍（しかし国籍沿岸船は10.6倍）の増加に過ぎなかった。このことから、国内外船社間競争がいかに激しくなりつつあるかということが知り得よう。

しかしその裏には、実は韓国籍船における船員費のコストアップといった事実がかくされているのでもある。韓国船主協会の分析によれば¹³⁾、韓国籍船の1隻当り年間船員費が94年の場合78万ドルといわれたが、これは経済大国といわれる日本船社の53万ドルに比べて途方もない数字である。これは恐らく当時（いまでも）世界最高額に匹敵するもので、その理由は韓国船社の場合、「外国人船員雇用指針」により、1隻当りの外国人船員を最大3人（士官除外）までしか雇用できないからだとされている。

一方、例えば日本では一般船員はもちろんのこと、船長までも外国人を雇用できるシステムを採っている¹⁴⁾。ノルウェーやデンマークでも、船長を除いた船員には国籍条項の適用が全廃されている。このように、外国籍船社のそのほとんどが、低賃金に甘んじる開発途上国の外国人船員を大幅に採用しているのは、元来海運業というものが、たとえ好況の時であろうと売上高対比で純益がその1%台にでもなればまずまずだという構造的な特性をもっていることから、船員費のいかに船社間競争力の高揚に決定的な影響を与えているからである。ちなみにいえば、韓国海運業における韓国人船員総数は69,000人で、うち国籍船の乗組員が54,000人、外国籍船の乗組員は15,000人と集計されている。国籍船の1隻当たり年間船員費のコストダウンのためには、すべからく外国人船員雇用に関する規制の撤廃が焦眉の的であることには間違いはないが、そうなれば、低賃金船員による就労品質の低下というマイナス面も浮上することに

13) ソウル経済新聞、1995年3月16日付

14) その結果、日本の大手5社（日本郵船・大阪商船三井船舶・川崎汽船・ナビックスライン・昭和海運）の運航船舶に占める日本人船員の割合は（総船員数26,000人の）わずかに12%に過ぎない（日本海運の現況、運輸省海上交通局編、平成8年版、53ページ）。

よって、結局は船社間競争にそれが裏目にでてくこともあり得るといった懸念が実は当局のジレンマとなっているのかも知れない。

ところで、海路輸送の拠点となる韓国の港湾は「港湾法」で定められた「指定港」の45港である（そのほかに「指定漁港」が415港ある）。しかし、北東アジア経済圏での圏内海路輸送拠点港は「港湾法」で定められた「指定港」のうちの27港だけで、これを「外航貿易港」という。残余の18港は沿岸（内海）航行港としての「沿岸港」である。この27港の「外航貿易港」の中でも、特に蔚山・光陽・仁川・釜山の諸港が、その港湾規模と海上貨物処理能力からみて韓国の4大港といわれる。このうち、蔚山港は東海岸（日本海側）に位置し、仁川港はそれとは反対側の西海岸（黄海側）に位置している。そして釜山港と光陽港はそれぞれ南海岸（朝鮮海峡側）の左右両端に立地している。立地面からみて、北東アジア経済圏の中では韓国、そしてその4大港が最も良いロケーションにあることがわかる。

4大港湾別にみれば、95年基準で蔚山港が1億2,700万トンの海上輸送貨物を処理することによって第1位を占めている。第2位は光陽港の1億800万トン、仁川港が1億500万トンで第3位、そして釜山港は9,400万トンで第4位となっている。蔚山港の海上貨物処理実績が最も多かった理由は、蔚山港の周辺には大型精油所や石油化学工業団地、そして巨大製鉄所などが立地し、石油を筆頭とした鉄鋼石や石炭など主としてタンカーやバラ積み貨物の取扱いが盛んであることからである。また、光陽港もしかりである。仁川港は飼料・穀物・木材・鉄材といったバルク貨物の取扱いが主で、それも90年代に入って中国との交易が盛んになりだした時点からである。これに比べて釜山港には、バラ積み貨物やバルク貨物の類はほとんど無く、その大部分がコンテナ貨物であることから、他港に比べ重量級のトン数面での格差がでているだけで、釜山港こそ工産品を主軸としたコンテナ貨物を取扱う、韓国ならではのハブ港といえよう。しかも、コンテナ貨物の取扱量では世界第5位とランクされている。この場合、沿岸コンテナ貨物は主として仁川港などで処理され、釜山港は輸出入コンテナ貨物の専用港として機能している。

そのような意味で、北東アジア経済圏の海路輸送拠点（ハブ港）とは釜山港な

のである。それも北東アジア経済圏最大のコンテナ貨物専用港としてである。それだけでなく、日韓両国間での海上貨物輸送ではコンテナ貨物が主流で、それも北東アジア経済圏最大で、しかもその輸送量が年々急増しているのである。しかし、日韓間コンテナ貨物輸送はいままでそのほとんどが韓国のハブ港（釜山港）と日本のハブ港（神戸港）を結ぶものでしかなかった。阪神大震災後は（神戸港がその機能を喪失したがために）釜山港から当分の間は大阪港や横浜港などへと遠回りしてきたとはいえ、海上コンテナ貨物の大部分はやはり朝鮮海峡を横断するだけで、日本海や黄海とはほとんど縁もなかったものだった。それが、最近では大きな変化が出始めており、これまでの日韓コンテナ路線に地殻変動が起きだしたのである。

まずは、日本での日本海沿岸の地方主要港と韓国の釜山港を結ぶ新ルートの相次ぐ開拓がそれである。そのため、両国のコンテナ船社間での相互代理店契約や両国船社によるコンテナ輸送新ルートの開拓が共同でなされるケースがとみに目立ってきているのである。それだけでなく、釜山港を中継地として、日本の日本海側主要港と北米や東南アジア、あるいは欧州をも結ぶ新航路の開拓とコンテナ輸送サービスの開始などは北東アジア経済圏における画期的な輸送革新現象の表れの一つであろう。

例えば、94年から日本の「伏木海陸運送」が韓国の大手コンテナ船会社「韓進海運」と代理店契約を締結し、釜山を中継地として富山県の富山新港と海外の港を結ぶ、いわゆる世界3極ネットの構築（即ち、日本から韓国へ、そして韓国から北米や東南アジア、または欧州向けのコンテナ輸送サービス）したのがその典型である¹⁵⁾。この場合の輸送方法は韓国の釜山港をハブポート（母港）とし、日本からの輸出コンテナについては富山新港から（将来は新潟、金沢、敦賀、舞鶴などの日本海側諸港からも）小型船でいったん釜山港に集荷させ、その後欧米や東南アジアに向けて大型コンテナ船で海上輸送し、輸入コンテナはその逆のルートをとるといったものである。

もっとも、このような輸送方法がとられるのは、円高で日本での（あるいは

15) 日本経済新聞、1994年12月28日付

日本船による)輸送費が高かったことにある。特に、日本国内輸送費が国際輸送費よりも高くつくといった「奇妙な現象」のためでもある。例えば、富山市内から伏木富山港を使って釜山港まで20フィートコンテナ1本を運ぶとすると、現在の概算だけでも「陸送費35,000円+海上輸送費225,000円=260,000円」となる。しかし、横浜港からだとすると「陸送費226,000円+海上輸送費200,000円=426,000円」で、その差は実に166,000円である。

もう少し具体的にいえば、コンテナ1個(20フィート概算)当りで、神戸から欧州までの船賃(1,700ドル)と神戸・北九州市間のトラック運賃がほぼ変わらない¹⁶⁾。エコノミスト誌はこんなエピソードを語っている。『海運会社関係者はいう。「阪神大震災のとき、米国から仮設住宅が輸入された。神戸港は壊滅状態だから東京に荷揚げし、陸路運んだところ、米国の内陸からシアトルに運び太平洋を渡る運賃より、東京に接岸して神戸にまで運ぶ運賃の方が高かった」と』¹⁷⁾。

そのため、韓国の「韓進海運」はこんな日本的構造の障害に目をつけて「西日本や日本海側からロサンゼルスまでなら、神戸や横浜経由より15%以上も安く運ぶ」とずっと以前から宣言していたものだった。また事実、「韓進海運」は100個程度のコンテナを積む足廻りの良い小型船(フィーダ船)を使い、すでに敦賀や博多、北九州など日本の地方港と欧州、北米を釜山港経由で結ぶ新しいコンテナ・サービスを開始しだして久しい。例えば「松下電器産業」は一昨年の10月末から九州工場で作った北米向け電話機をこのルートに乗せ、輸送コストを従来の3分の2以下に削減したと伝えられている。

また、陸運大手の「日本通運」が94年から韓国の「興亜海運」とタイアップして開設した釜山港中継の定期航路は、日本海側の松山・舞鶴など4地方港をスポーク(車両の軸と輪を結ぶ棒)化することで、相互のメリットが一挙に増したとのことでもある。そのため、日本海側の東北地方、あるいは西日本側に立地する地方輸出企業にとっては「釜山向け航路がほしい」というのが、いま

16) 日本経済新聞、1995年5月3日付

17) エコノミスト、1996年9月24日号、26ページ

最も切実な要望であるといわれている¹⁸⁾。それだけでなく、東北地方の輸出企業は従来ハブ港の東京や横浜まで貨物をトラックで陸上移送し、そこから大型の外航船で海路輸送していたものだった。しかし、いまでは地元港から小型外航船で釜山港に輸送し、そこで大型船に積み替えた上で東南アジアや欧州、あるいは米国などに転送するのが主流になりつつあるのである。それは、トラックで国内を陸路輸送するより、直接海路で釜山に向かった方がコストを半分程度も圧縮できるからである。

このような、釜山航路開設による地方港の国際化傾向はひとり東北地方や日本海側においてだけではなく、九州全域や瀬戸内海沿岸までもひろがっており、95年現在で定期外航路を持つ国内地方港は20港と、ほぼ1年間で倍増している¹⁹⁾。結局このことは、国内の5大港（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸の諸港）離れ（地方港へのシフト）を意味するものである。それだけでなく、日本コンテナ協会がまとめた「95年の日本諸港コンテナ取扱実績統計」によれば²⁰⁾、5大港における95年度のコンテナ取扱量は874万TEU（36港におけるコンテナ取扱総数は1,002万8,000TEU）と前年比で2%増加したものの、取扱シェアは前年比2.3%と減少している。反面、地方港で取扱ったコンテナ数は輸出入ともに日本の港全体での取扱数の12%強を占めており、これは前年比で28%の伸びである。

もっとも、こういった「地方港へのシフト現象」は韓国でもその例外ではない。ただ、日本での「5大港離れ」とは若干違った形のシフトであるだけである。即ち、ハブポートの「釜山港離れ」とはあまり関係がなく、またコンテナ貨物とも縁の薄い、主にバラ荷やバルク貨物の陸路輸送を国内沿岸輸送に切り替えたことによって起きた地方港シフト現象にすぎない。それは、最近になって陸路輸送費が海上輸送費よりも割高になりだしたという、のっぴきならぬ事情にあわせて、日本の場合とはいまだかけ離れた状態にあるインフラの後進性（道路の未整備や渋滞）のため、もろもろの追加費が重なってきたからである。

18) 日本経済新聞、1995年7月14日付

19) 日本経済新聞、1995年7月14日付

20) 輸送経済新聞、1996年4月23日付

たとえば、セメントや鉄材などの「重厚長大貨物」の陸路輸送費が96年度に入ってから大幅に値上がりしたことによって、それ以後それらの輸送路としては陸路よりも海路を利用しだすケースが目立ちだしたことがその典型でもあろう。ちなみに、セメント1トンを東海岸の地方港である東海港から西海岸に位置する仁川港まで海路で朝鮮半島の南沿岸をぐるりと廻っても6,000ウォン足らずであるのに対し、東海市から仁川市まで陸路の直線距離で走っても11,300ウォンと2倍にもなるのである。同じことが鉄材の場合にもいえよう。しかしこの場合は、陸路も海路も距離上での違いはあまりないのにもかかわらず、運賃の差は1.5倍なのである。一例でいえば、南海岸の西側寄りに位置する光陽港から西海岸の仁川港までの鉄材1トンの輸送費が、陸路では23,000ウォンであるのに対し、海路は18,000ウォンである。

このようなことから、大手セメントメーカーの「雙龍洋灰」は95年に国内総供給量の42%にあたる自社製品(590万トン)を海路輸送(沿岸輸送)に委ねたが、96年度にはその比率を47%にまで引き上げる計画だといわれている。また、同じ大手メーカーの「東洋セメント」も90年には50%だった海送比率を95年には68%(700万トン)に引き上げ、さらに96年にはそれを72%にまで拡大する計画だと報道されている²¹⁾。韓国港湾庁の集計によれば、国内総輸送貨物の海上輸送比率は93年の21.5%から95年の25.6%へと増大しており、96年にはその比率が27%を上回るものと推測されている²²⁾。

しかし、これら韓国での「地方港シフト現象」とは単に陸路輸送費の高騰による、当然すぎるほど当然な「海路輸送への転換現象」にすぎないが、日本でのそれは極めてマイナス的な複合現象の結果でもある。前述した、日本での5大港離れ(地方港へのシフト)は基本的には韓国型と同様の陸路輸送費の高騰による、国内輸送貨物に限っての現象であろうが、少なくとも国際輸送貨物の

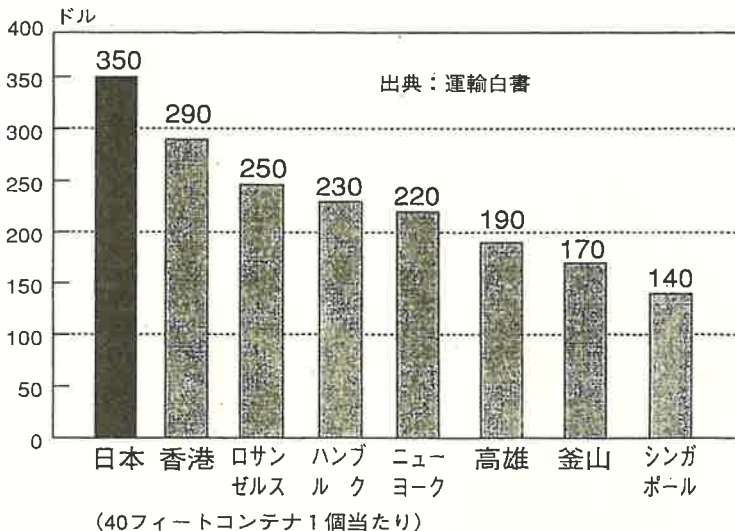
21) 中央日報(ソウル)、1996年4月10付(なお、鉄材の場合、韓国最大の「浦項製鉄」や二番手の「光陽製鉄」は海路輸送比率を92年の40%線から95年の50.5%(390万トン)線にまで引き上げたとされている。

22) 韓国港湾庁の集計では、95年の国内沿岸輸送貨物量は2億5,500万トンであった。(中央日報、1996年4月10日付)

場合には、その現象にさらに付随的なマイナス要素が追加されてくるのである。例えば、日本の地方諸港が韓国のハブポートである釜山港を中継地として東南アジアや北米、あるいは欧州向けのコンテナ輸送体制を確立せざるを得なくなった、いわゆる「世界3極ネットの輸送システム」（即ち、日本の地方港から小型コンテナ船でいったん釜山港に集荷させ第3国に向けて大型コンテナ船で海上輸送させるシステム）の導入は、陸路輸送費以外の付随的な諸費用、即ち5大港での荷役作業費や施設使用料などの港湾関係費が世界一の高水準にあることによる²³⁾。

次の図は運輸省が試算した、2,800個から3,600個積みのコンテナ船が朝8時から午後5時まで接岸した場合の40フィートコンテナ1個当たりの陸揚げコストの国際比較である。神戸・横浜などの日本の諸港が350ドルするのに対し、

〔図2〕 港湾料金の国際比較



資料：輸送経済新聞、1996年5月7日付

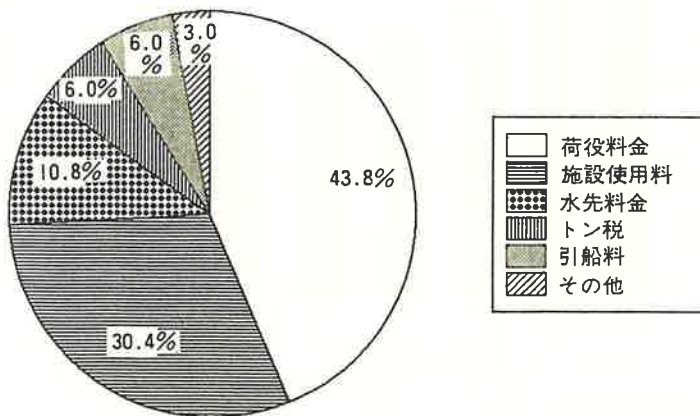
23) ちなみに、日本の地方諸港から釜山港間（釜山航路）の輸送貨物はその半分が日韓間の貨物であるが、残りの半分が、このように釜山港で第3国向けに積みかえる貨物であるといわれている。（輸送経済新聞、1996年5月14日付）

比較的高い香港が290ドル、釜山が170ドル、シンガポールに至っては140ドルに過ぎない。日本の港湾サービスを受けるにはシンガポールの2.5倍のコストがかかるわけである。

港湾関係費の内訳は神戸港を例にとると、次の表のごとく荷役料金の比重が43.8%と圧倒的に高く、次が施設使用料の30.4%である。その上、世界各国では24時間・365日体制が常識の荷役作業も日本には通用しない。そればかりか、日曜の荷役はほとんど行われず、1日の足止めで約1,000万円の損害がでるとされている。さらには、シンガポールや香港などでは常識化している入港や通関のコンピュータ処理も日本ではやっと96年度から検討が始まったばかりで、入港した途端、縦割りのお役所をハンコ集めに走り回るのが日本の常識だともいわれている²⁴⁾。

日本側には、このような陸路輸送におけるデ・メリットに、さらに港湾関係費用の世界一高水準といった付随的なマイナス要因が追加されることによって、日本のハブ港的機能と比重は、少なくとも北東アジア経済圏においてはす

〔図3〕神戸港におけるコンテナ1個当たりの港湾関係費用（内訳）



注：日本船主協会資料に基づき運輸省推計
出所：運輸白書、運輸省編、平成6年版、109ページ

24) エコノミスト、1996年9月24日号、27ページ

北東アジア経済圏における物的流通

でに韓国のハブ港（釜山港）に移動して久しい。例えば、次の表は94年度におけるコンテナ取扱量の世界ランキングであるが、神戸港はすでに釜山港に第5位の座を譲っている。

〔表2〕1994年のコンテナ取扱量ランキング
(単位1000TEU、1TEUは20フィートコンテナに相当)

順位	港 名 (国・地域)	
1	香 港 (同)	11,266
2	シンガポール (同)	10,400
3	高 雄 (台湾)	5,202
4	ロッテルダム (オランダ)	4,475
5	釜 山 (韓国)	3,700
6	神 戸 (日本)	2,782
7	ハンブルク (独)	2,700
8	ロサンゼルス (米)	2,575
9	ロングビーチ (米)	2,550
10	横 浜 (日本)	2,391

出所：日本経済新聞、1995年11月27日付

とはいえ、日韓間の国際海上輸送量は依然として年々増大一路をたどっており、それも北東アジア圏で見る限りでは日韓間の輸送規模がずば抜けて大きい。それは、もちろん両国間の貿易量が、これもずば抜けて年々増大しているからである。1995年の日韓往復貿易規模は485億6,000万ドルであったが、前年(94年)のそれは389億1,000万ドルであった²⁵⁾ことからそのことが知り得よう。

もっとも、これらの貿易規模に匹敵する輸送貨物のほとんどは海路輸送によってである。しかし、日韓間の輸送はひとり「モノ」の物的輸送だけではない。ビジネスマンや観光客といった「ヒト」の人的輸送も両国ともに北東アジア経済圏を通り越した、全アジアレベルのトップの座を占めているのである。

ちなみにいえば、94年度における韓国人の日本訪問客数は918,000人（全訪日外国人数の26.5%、前年比で108%増）で、日本にとっては第1位の訪日外国人である²⁶⁾。それは、韓国にとっても第1位で、全海外旅行者の34.9%に該

25) 通商白書、各論、平成8年度、通商産業省編（付録）

26) 白書の白書、96年版、1996、木本書店、132～133ページ

当（第2位はアメリカで7.4%）している²⁷⁾。逆に日本側から見ても、そのような趨勢にあまり変わりはない。94年度の日本人海外旅行者の韓国訪問客は、1,552,000人と、総数では韓国人訪日客数のほぼ1.6倍に該当（前年比で110%増）している。ただし、この数字は日本人海外旅行者のほぼ11%に過ぎないが、それでもアメリカ（4,026,000人）に次いで第2位である²⁸⁾。

もっとも、これら日韓両国人の往来は、現在のところそのほとんどが空路によるものであるが²⁹⁾、将来空路利用によるよりも海路利用によるメリット（費用廉価面、近距離性、安全性など）がより大きくなっていくはずとの期待から、「ヒト」の海路輸送も漸増する勢いにある。例えば、釜山・下関間を毎日往復する関釜フェリー船乗客の上昇傾向がそれである。特に、韓国からの観光客の中には費用面からなのか、以前から朝鮮半島とは最短距離にある九州地方への往来を愛好しだす傾向が増えだしているといわれている。そのせいかも知れないが、釜山港と博多港を結ぶJR九州のジェット・フォイルを利用して来日する韓国人は96年の10月末現在で、すでに前年比8割増の勢いですらあると伝えられている³⁰⁾。

このように、日韓両国間の海路輸送量が「モノ」だけでなく「ヒト」の場合も北東アジア経済圏では断然トップの座を占めているのである。それは、1965年の日韓修交以来今日まで絶え間なく、それも他地域間とはずば抜けて続いているのである。しかし、少なくとも90年代に入ってから、それも大きく様変わりしだしている。まずは、韓国における北方政策の結実により同国と92年に正式修交関係を結んだ中国との海路輸送における物動量が急増しだしているのである。

27) 運輸白書、前掲書、45ページ

28) ちなみにいえば、95年に韓国を出入国した人員数は総数で14,846,000人であったが、そのうちのわずか387,000人だけが海路によるもので、残りは空路によるものである。従って海路の比率は2.6%に過ぎない。（聯合年鑑、聯合通信社（ソウル）、1996年版、380ページ）

29) 白書の白書、前掲書、132ページ

30) 日本経済新聞、1996年10月26日付

例えば、94年度における日韓間の海上輸送物動量中、コンテナ貨物だけに限って言えば、36万TEUであったとされている。しかしこの場合、同年の韓中間コンテナ物動量は40万TEUであった。前年対比で79%増である³¹⁾。日韓間の貿易規模の大きさにもかかわらず、韓中間コンテナ貨物の物動量だけは日韓間のそれを跳び越えている。94年の韓中間貿易額が169億8,000万ドルと、日韓間のほぼ1/3に過ぎなかったにもかかわらずである。

これら韓中間コンテナ貨物の急増は、主として中国側の理由によるもので、例えば中国側がいままで神戸や香港で積み換えていた「換積貨物」（韓国側表現）を、既掲した〔図2〕からも確認できるような、両港での割高な港湾料金のため、釜山港を積み換え中継港としたりしたことがその第1の理由とされている。それに加えて、中国での経済発展がもっとも急伸している黄海沿岸地域と釜山港とは最短距離にあるという地政学的立地条件も一役を買っているのはいうまでもない。もっとも、中国側コンテナ貨物の約半数（コンテナ2個あたり1個分）は日本の場合と同様、単なる「換積貨物」であるといわれている³²⁾。

ともあれ、韓中間輸送量の急増は、ひとりコンテナ貨物に限らず、すべての面での急増でもある。それは90年代に入ってから（特に、92年の修交以後は急ピッチの）韓中間貿易量の増大のためである。結局は、それが物的流通のシフトにつながるのも当然であろうが、日韓間における物流量の増大が長期間にわたる結果のたまものであるのに比べ、韓中間のそれは極めて短期間の成果だという点にそれなりの画期的な特徴があるものといえよう。もっとも黄海を隔てて向かい合う両国間の近接した地理的立地の関係から、時間的・空間的な懸隔が香港や台湾といった中国圏地域群を除いたいずれのアジア諸国よりも最少であるといった点（即ち、中国での経済発展度がもっとも急伸している黄海沿岸地域と韓国の仁川と釜山という2大貿易港を結ぶ物流距離が最短であるという点）にも韓中間物流量急増の理由があろう。

ともあれ、両国間の輸出入貨物の輸送量は荷役量だけでなく、人的交流にお

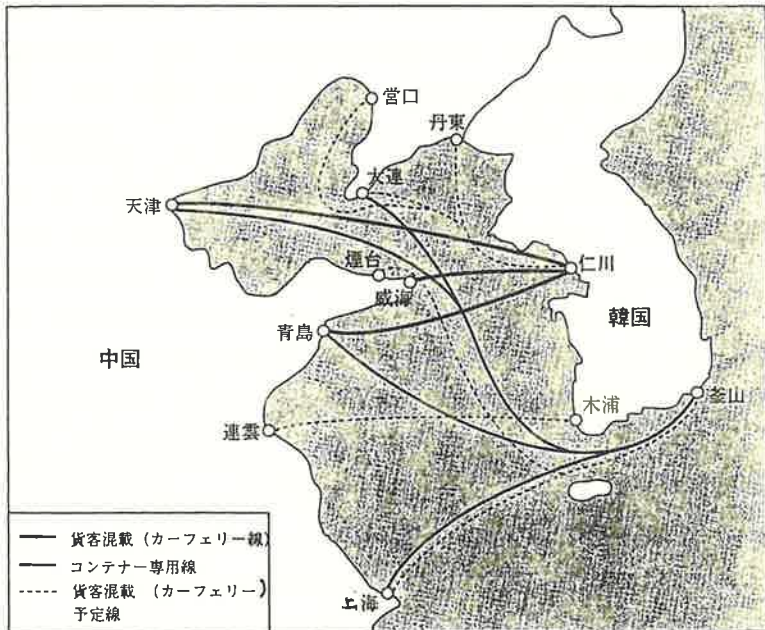
31) 韓国海運港湾庁、「94年韓中航路輸送実績分析」（ソウル経済新聞、1995年5月2日付）

32) 朝鮮日報、1995年7月30日付

ける交通量も毎年大幅に増大しているのである。特に、修交後それらは急激にシフトしており、今後も経済交流の発展にともないますます増大していくものと予想されている。そのため、いかに早急に貨客混載の韓中航路を増幅させるかが両国間のうれしい悲鳴にも近い懸案ともなっているほどである。

現在、黄海をはさんで両国間で運行中の韓中航路は次の〔図4〕のごとく6航路である。

〔図4〕 黄海をはさんだ韓中航路（1995年末現在）



注：釜山－烟台間はカーフェリー路線で、これはすでに開設され、現在韓中合弁会社の「黄海号」が就航中である。

このうち仁川港発の3航路は貨客混載のカーフェリー路線で、残りの釜山発の3航路が貨物専用のコンテナ路線である。カーフェリー路線はソウル近郊の仁川港から中国山東省の威海（90年9月就航）、天津（91年12月）、青島（93年5月）など多方面へ往復している。96年12月からは仁川－丹東間、木浦－連雲間の2航路にもカーフェリーの就航が予定されている。これら既存路線に就航

北東アジア経済圏における物的流通

中のカーフェリーや予定路線に投入されるのも含めて、その船会社はすべて韓中合併会社である。ちなみに、仁川－威海間を毎週2回定期運行している「威東航運」所属のカーフェリー船「ニュー・ゴールドン・ブリッジ号」（16,352トン）は、コンテナ105TEU、乗客600人、自動車46台など搭載可能な貨客船だが、修交後の92年と93年の両年に輸送した貨客数だけでも次の表の通りである³³⁾。

〔表3〕仁川－中国（威海・天津・青島）間貨客輸送実績（1992年・1993年）

	貨 物 （単位：TEU）			乗 客 （単位：人）		
	輸 出	輸 入	計	出 国	入 国	計
1992年	2,054	1,906	3,960	18,999	16,115	36,114
1993年	3,318	3,564	6,882	23,482	16,007	39,489

出所：週刊朝鮮、朝鮮日報社、1994年4月28日付より作成。

注：朝鮮日報、1994年8月21日付の統計には「何等かの理由で」92年の輸出入貨物の総計が5,642TEU、そして93年のそれが、9,285TEUと大幅に修正されている。

韓国港湾庁の統計によれば、ニュー・ゴールドン・ブリッジ号が94年上半期のわずか半年間に輸送した旅客数だけでも約76,000人（入港者41,000人、出港者35,000人）に上り、前年同期に比べ53%も増加した。これは94年上半期において韓中両国を往来した出入国者全体数の約半数に該当することから、この航路が韓中両国間の物的流通にいかに大きな役割を果たしているかが知り得よう。しかし、この航路の貨客数は1995年に入ってはさらに急増し、96年5月末の時点では累計旅客数だけでも50万人を突破している。この数字は「威東航運」のカーフェリー船が運行されて以来、1社だけによる5年8ヶ月ぶりの結果である³⁴⁾。

仁川－威海間の韓中最短コースに就航している定期フェリー船が威海から仁川港に到着する毎週火・水曜日の朝は韓中両国のビジネスマンや観光客、出稼

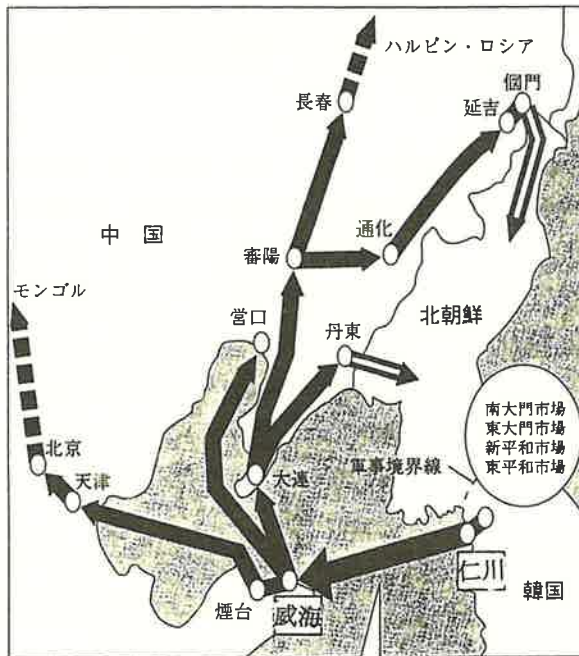
33) この「威東航運」は韓国側の油公海運など6社と中国側の「外運山東公司」等2社との50対50の合併会社で、その航路はすでに韓中修交以前の1990年8月に開設されている。

34) ソウル経済新聞、1996年6月4日付（「威東航運」は会社創設後5年間でその資産総額が34倍にもふくれ上がったとされている。）

ぎ目的の中国在住朝鮮族らが大量下船する様子がみられるが、その中には華僑のかつぎ屋が大勢混じっているのが常である。仁川には古くから在韓華僑が多く居住するが、彼らをも混えて、中国現地の華僑や朝鮮族、さらには台湾籍の華僑など、通常200～300人程度のかつぎ屋が主に韓国産繊維製品をこのフェリー船で搬出しているのである。韓国の3大対中輸出商品中第2位の座を占める「繊維類」の輸出はその大半が実はこの航路のかつぎ屋などによって遂行されているともいわれている。事実、仁川発韓中航路の最短コースを結ぶ威海は「仁川市威海区」とやじられるほど、威海市内には韓国産繊維製品があふれ、衣料市場での90%が韓国産であるといわれている。

このような繊維類のいわゆる「かつぎ屋商圏」は最近3年間で年商5,000億

〔図5〕韓国産繊維製品の主要流通経路



出所：本田健吉・韓義泳・陵星光・坂田幹男共著、北東アジア経済圏の形成、新評論、1995年、165ページ

ウォンに達したともいわれているが、韓国産繊維製品はこの威海商圏から前の図5のごとく、主に朝鮮族の多く住む東北3省へと流通されている。面白いことには、北朝鮮との辺境地域である丹東や図們からは韓国産がブランドやネーミングをはがされた無国籍品や中国産に早変わりして北朝鮮へと搬出されているとも伝えられている。さらには、繊維製品だけでなく、いろいろな韓国産雑製品も含めて北京からモンゴルへ、そしてハルビンからロシアへと流通されていることも確認されている。

このような貨客混載のカーフェリー航路（4路線）以外にも、すでにコンテナ専用の3航路が運行されているが、この3路線はコンテナ専用航路であるために、当然輸出入貨物の物流が激しく、韓中間のカーフェリー路線の場合とはまったく違った様相を呈している。即ち、コンテナ貨物の物流量がカーフェリー路線（貨客混載路線）の場合よりもずば抜けており、それも年々急増の一途をたどっている。ちなみにいえば、当初釜山－上海・青島・大連・天津間路線には、89年6月に韓国の「東南亜海運社」と中国の「シノトランス社」との合弁船社がコンテナ船4隻を投入し、航路別に週3～4回運行しながら89年末までの6ヶ月間に約20,000TEU、そして90年中には56,000TEUの貨物を輸送しただけにとどまっていたが、もう1社の合弁船社（韓国興亜海運と中国遠洋運輸会社）がやはりこの航路に4隻のコンテナ船を91年8月から追加投入したことで、91年中だけで83,000TEU（前年比48%増）にまでアップした。その後この3航路は、それぞれの国籍船がそれぞれ分割・独占する形となっていくが、それでもコンテナ貨物の輸送量は毎年増大していくのである。例えば、92年のそれは128,000TEU、そして93年には224,000TEUと倍増し、94年にはそれが400,000TEUにまで急増している³⁵⁾。95年における韓中間の往復貿易額が、前年対比で44.8%増の169億8,000万ドルであった³⁶⁾ことから、さらに同年中の物動量もそれなりに増大しているものと推察できよう。いまや韓国にとっても中国は、日本・アメリカに次ぐ3番目の貿易相手国となっているのである。

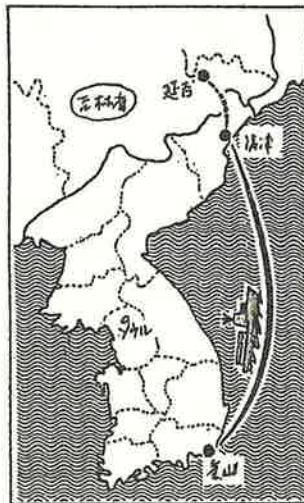
35) 朝鮮日報、1995年7月30日付

36) 日本貿易振興会、「通商広報」、1996年3月7日、第13689号より

これらの韓中間航路はすべて黄海を横断する海路であるが、最近になって黄海以外の海域でも新たな韓中航路が開設され始めた。即ち、貨物輸送だけはあるが、日本海経由の航路がそれである。次の図6は、その新航路を示したものであるが、正確には韓中両国の交易商品が北朝鮮の日本海側の清津港を経由して、主として中国東北3省（遼寧省・吉林省・黒龍江省）に輸送されるといったケースである。

この航路は中国側が93年6月に清津港の開発を条件として、50年間にわたる清津港の使用権を獲得することによってはじめて可能となったものである。これは吉林省の「鮮虎企業集団」（朝鮮族経営）が東北3省を中心とした輸出入商品の日本海への出入口として確保したもので、もちろんその目的は主として清津と釜山を結ぶ新しい韓中海運路の開設にあったことはいうまでもない。もっとも、当初は北朝鮮側によってこの航路への韓国船の就航（清津港への入港）が拒絶されていたが、中国側の圧力があったのか、その後暗黙の了解のもとで、93年8月に韓国の「サムソン海運会社」所属の第1船が南北分断後初めて清津

〔図6〕日本海航路（釜山－清津間）



出所：毎日経済新聞（ソウル）、1994年3月27日付

港に入港したのである。この時、韓国船は吉林省向けの乗用車（起重自動車製のコンコード）50台を荷揚げしたと伝えられている。

それ以後、94年の4月までにこの新航路を利用して前後4回にわたり、主に繊維製品を積んだ韓国船の就航があったが、その後北朝鮮のNPT（核拡散防止条約）からの脱退を契機とした核疑惑問題などがこじれだしたこともあって、それ以降の韓国船就航は途絶えたままとなっている。しかし、それに代わる形で94年3月からは中国船籍のコンテナ船（延龍4号）が週1回の割合でこの航路の定期運行を始めている。既存の黄海路線に比べてこの日本海での新路線の利点は、主に東北3省との商品交易の場合に生ずるものである。例えば、釜山－延吉（吉林省）間の貨物輸送の場合、釜山から清津までは海路で40時間、清津から延吉までは陸路（トラック）で20時間である。従って、既存の釜山－大連（海路）－延吉（陸路）間での貨物輸送の場合よりも少なくとも4～7日は短縮されるといわれている。ただし、それは東北3省といった中国の一部の地域との商品交易の場合に限ってのことであるというネックは免れない。

日本海を利用したこの釜山・清津間航路に加えて、95年10月からはさらに釜山・羅津間航路が週1回の定期コンテナ船の就航で新設されている。もちろんコンテナ船は中国籍船であるが³⁷⁾、コンテナ貨物は釜山・清津間と同様に韓中間の往復輸送貨物である。これは、北朝鮮が最近になって、いわゆる羅津・先峰自由貿易地帯を設けたことからくる、周辺地域の活性化政策の一端の表れにほかならない。そのこと以外にも中国・韓国・北朝鮮・ロシア・モンゴルなど5ヶ国共同で進めている豆満江（図們江）流域経済開発計画に弾みをつけることもその狙いの一つであろう。

しかし、この新設航路は既存の釜山・清津間航路に比べ意外にもその往復貨物量が急増しつつあるとされている。それは、羅津が清津よりも地理的に中国側に最も近接しているという理由もあるが、羅津からは陸揚げされたコンテナ

37) 釜山・羅津間定期便の事業運営は、「中国延辺航運公司」と「韓国特殊船会社」が50%ずつ出資して、ソウルに設立した「東竜海運」が当たる。この「東竜海運」が「延辺航運公司」に中国船籍での航路運航を委託するのである。（日本経済新聞、1995年6月6日付）

貨物をそのまま鉄道で（トラックによる陸路でなく）中国側まで直接輸送できるといったメリットもあったからである。事実、96年1月からは中朝合意により北朝鮮（羅津）・中国（延辺）間のコンテナ専用車による鉄道輸送が開始されだしているのである³⁸⁾。

それもそのはずで、既存路線を利用したコンテナ貨物が清津で陸揚げされた場合、いままでは清津から中国へと主にトラックで陸送されていたが、北朝鮮側における道路関連インフラの不整備や、特に冬場における道路凍結などのため、黄海横断路線の場合よりも往々にしてそのメリットが薄れだすといった奇現象が起きていたからである。そのため、釜山・羅津間新路線でのコンテナ貨物輸送量は、それにとって代わる形で、従来の月250個（20フィートコンテナ）から96年中には月500～800個程度にまで急増するものと展望されている³⁹⁾。こうなれば、トラックによる道路輸送よりも、コンテナ専用車による鉄道輸送が、例えば羅津・延吉間の場合、従来よりも輸送費用面でコンテナ1個当り250ドル安、輸送時間面で10時間程度の短縮となつてはねかえってくる⁴⁰⁾。ちなみに、従来の黄海横断による釜山・大連路線経由の場合、20フィートコンテナ1個当り、1,500～2,000ドルであるが、日本海利用による釜山・羅津路線の場合1,150～1,200ドルと20～40%前後下がるうえに、鉄道輸送によりさらに250ドル安くなるという⁴¹⁾。

中国東北地方と韓国との往復貨物輸送のために釜山・羅津路線のような北朝鮮経由での日本海航路を利用しているのは、現在韓中両国だけであるが、日本と中国東北地方との貨物輸送には、北朝鮮経由ではなく、極東ロシア経由の、いわゆる「東方水上シルクロード」が開設されている。いまのところ、中国から日本への一方輸送であり、主にコンテナ貨物ではない、飼料や穀類などのバラ積み貨物ではあれ、中国黒龍江省の省都ハルビンから山形県の酒田港へと、全長2,800キロにも及ぶ次の図のような水・海上貨物航路を、飼料用トウモロ

38) 朝鮮日報、1995年12月27日付

39) 朝鮮日報、1995年11月23日付

40) 朝鮮日報、1995年12月27日付

41) 日本経済新聞、1995年6月6日付

コシを積んだ第1船が92年8月に就航して以来、すでに5年目を迎えている。最近では寄港地が新潟や小樽などに広がるなど着実にその実績を重ねている。

この「東方水上シルクロード」はハルビンから松花江を経てアムール川を下り、さらにはロシアの河口から日本海を南下して酒田港などと結んでいるが、冬は途中の航路が凍結するため、従来の黄海経由の大連港から陸路を経て黒龍江省との間を結ばざるを得ないといったネックは免れない。また、航路開設当初の主力貨物だった飼料や穀物は、その間中国の輸出余力が低下したため、それらの取引に限っては先行きが流動的になってきている。しかし、最近では日本への石炭輸入構想や、日本からの農機具や遊技機械などの輸出商談が相次いでいることから、「東方水上シルクロード」の役割は今後とも期待以上の可能性に富んでいるといわれている⁴²⁾。

とはいえ、全長2,800キロの長距離を長時間をかけて航行せねばならず、それも冬場には使いものにならないといった自然的障壁が立ちふさがっている以

〔図7〕 東方水上シルクロード



出所：日本経済新聞、1996年11月5日付

42) 日本経済新聞、1996年11月15日付

上、長期的な観点からはもう少し短距離で、しかも年中型の新ルートが開拓されていてもいいはずである。事実、それを裏付けでもするようなニュースが、ごく最近飛び出しているが、それがほかでもない、ザルビノ港の開発計画である。中国と北朝鮮の国境近くに立地する極東ロシアのザルビノ港（次図参照、現在はうらさびれた漁港にすぎない）を、2005年までをめどに、極東の貿易拠点とする一大プロジェクトがそれである。総工費2億4,000万ドルを投入して、港湾施設だけでなく、ザルビノ港と中国吉林省を結ぶ鉄道まで整備する、日ロが政府の共同ベースで行う大型プロジェクトでもある。日本の対ロシア経済支援では初めての共同プロジェクトであり、将来的には中国との協力も視野に入れているといわれている⁴³⁾。

もちろん、そうなれば、いわゆる環日本海経済圏はもとより北東アジア経済圏は一段と活性化することはいうまでもない。ザルビノ港という名のハブポートが極東ロシアにできれば、日本海をめぐる海路輸送は当然爆発的な活気を呈

〔図8〕ザルビノ港開発計画



出所：読売新聞、1996年11月13日付

43) 読売新聞、1996年11月13日付（ちなみにいえば、ザルビノ港は極東ロシアの港にしては珍しく不凍港である。）

するはずであるからである。しかしながらこれも、いまのところ構想の段階だけであり、日本政府がすでにザルビノ港開発プロジェクトを支援する方針を固めたとはいっても、肝心かなめの張本人ロシアが、以前にもウラジオストック開発構想で見せつけたような「優柔不断的態度」を、今度もこのプロジェクトで繰り返さないとは限らない以上、日本としては当分は「東方水上シルクロード」にでも頼るしかほかはあるまい。

一方、韓国の場合、日本海経由で極東ロシアと結ばれる韓ロ間航路は90年の修交以来いまだ開設されていなかった。それは、韓ロ間の往復貿易規模が韓中間・日韓間のそれに比べてはあまりにも小さかったからである。しかし、韓ロ間の物的・人的交流量がごく最近になって漸増しだしたことから、新しい日本海経由の韓ロ間航路が開設されだすはめとなってくる。

まずは96年12月末をめどに、次の図のごとく韓中間に黄海経由の2航路（仁川・丹東間、木浦・連雲間のフェリー航路）が増設されることと相まって、韓ロ間には日本海経由の貨客混載フェリー路線（2航路）が新設されることとなっている。即ち、新しく韓国と極東ロシアを結ぶ2航路は釜山とウラジオストック間、そして釜山とサハリンの Korsakov 間がそれである。

〔図9〕韓中ロ間新設貨客フェリー船航路



出所：韓国海運港湾庁（毎日経済新聞（ソウル）、1996年3月7日付）

こうなれば、韓国は日本海と黄海の両海を横・縦断して、北東アジア経済圏を構成するほとんどの諸国と諸地域を海路で結ぶ輸送航路を確保したこととなる。しかし、韓国と極東ロシアとの経済的交流がいまなお日韓間や韓中間と比べて、あまりにも「極少」であるといった現状では、韓口航路が新しく開拓されたといって、手放しで喜んでいるだけで、それ以上のなにものでもないのがいまの実状である。でも一言いえることは、そのことによって北東アジア経済圏交流にプラス面での若干のきざしが出てきたというぐらいだろう。

4 空路輸送の現状と課題

北東アジア経済圏において、黄海や日本海をめぐる海路輸送の比重が、以上でみたように、日毎に増大していくといった物流現象は、両海域をまたぐ空路輸送においても何ら変わりはない。まずは、韓国の場合を見ると、「大韓航空」(KAL)の貨物専用機が95年度に空輸した国際貨物量が42億3,000万トン/km(輸送トン数×飛行距離)で、これは「ルフトハンザ」(ドイツ)と「エア・フランス」(フランス)に次いで世界第3位の記録だとされている⁴⁴⁾。このうち、北東アジア経済圏域内での空輸量がいかほどなのかはわからないが、確かなことは、そのような記録がすべて黄海や日本海を飛び越えての実績であり、またそれが年平均10%以上の増加率のたまものであったことから、北東アジア経済圏域内における空輸量も、それに比重した重みだけはあるものといえるだろう。

ちなみにいえば、現在「大韓航空」は16台の貨物専用機で21ヶ国34ヶ都市(毎週74便の貨物路線)を運航中でもある。95年に前年対比で11.5%の伸張率を遂げたことから(「ルフトハンザ」は8.5%、「エア・フランス」は5.4%の伸張)、向後4～5年内には世界一になれるだろうという意気込みが韓国航空業界に満ちあふれ出しているこの頃である。事実、韓国のもう一つの後発航空会社「アシアナ航空」⁴⁵⁾の貨物輸送実績も急伸していることから韓国航空業界はいまや

44) 国際航空運送協会の「世界航空運送統計」による。(毎日経済新聞社、1996年7月30日付)

うれしい悲鳴の連発である。

もっとも、「モノ」の空路輸送だけでなく「ヒト」の空輸実績も刮目するに値するものといえよう。即ち、「大韓航空」は91年に4,614,000人を輸送したが、95年には6,923,000人と50%のアップである。年平均では8.5%の伸張率となっている。一方、「アジアナ航空」は91年に600,000人から95年の2,541,000人と320%の急増率である。韓国航路に就航中の外国航空会社29社の平均旅客増加率が0.5%であるのとは極めて対照的である⁴⁶⁾。

参考までに概述すれば、韓国の2大航空会社が現在保有する定期運送事業用輸送機は144台（大韓航空105台、アジアナ航空39台）で（うち貨物専用機が16台）、88ヶの旅客路線には28ヶの貨物路線から成る航空路線を、31ヶ国76ヶ都市にまたがって飛び回っている。ところで、両社が90年から95年まで空輸した国際旅客人員は次の表のとおりである。この表には対比の意味から海路輸送人員の内訳も併記されている。

〔表3〕 人的国際輸送実績（1990～95年）（単位：1,000人）

輸送別 年別	海路輸送	空路輸送*	計
1990	236	9,626	9,862
1991	335	10,271	10,606
1992	338	11,257	11,595
1993	296	11,651	11,947
1994	413	13,076	13,489
1995	387	14,459	14,846

*通過旅客（トランジット）を含む。

出所：建設交通省（聯合年鑑、聯合通信社、ソウル、1996年版、380ページから作成）

45) 「大韓航空」は創設30年、「アジアナ航空」はわずか10年足らずであるが、91年の4,750便から95年の16,304便と、その国際線運航便数（主に人的輸送）を243%も伸張させている。一方、「大韓航空」のそれは91年の28,853便数から95年の40,567便と40.1%の増大だけであるが、人的輸送の便数においては（輸送実績においても）依然として大御所である。（韓国経済新聞、1996年3月7日付）

46) 韓国経済新聞、1996年3月7日付

韓国における空路輸送のこのような実績は全世界をその対象としたものである。ただ、北東アジア経済圏域内での実数がいかにほどなのかは推測するしかない。例えば、観光客だけを対象とした場合、95年度における日本人の対韓観光客が1,670,000人に、韓国人の対日観光客が992,000人で、合計2,662,000人が純粋な意味での北東アジア経済圏域内での観光客であった⁴⁷⁾。しかも、そのほとんど(95%以上)は空路旅行客なのである。

一例でいえば、95年度における日本人の対韓観光客(1,670,000人)だけで、同年度の全世界からの対韓観光客総数(3,753,000人)のほぼ40%強に匹敵する域内人的輸送量なのである⁴⁸⁾。これに、韓国人の対日観光客(同年の992,000人)が加算され、それに同年の韓中間往来客(韓国人の対中訪問客400,000人に中国人の対韓訪問客180,000人)まで加えると、その数はさらに上昇する。もっとも、韓中間往来客のほぼ20%程度は海路族だと概算されていてでもある。それ以外にも、極東ロシアからの、少なからぬ(それでいて急増しつつある)かつぎ屋までも含めれば、域内人的交流の規模はかなりの大きさとなってくる。

日韓間には、両国修交以後ほぼ30年間、ひきつづき、上昇傾向をたどる物的・人的流通の拡大に伴って「相互に」⁴⁹⁾日韓間航空路線の拡張と増便があいついでいるのが現状である。92年の韓中修交によって、韓中間にもそのような傾向がとみに顕著となりだしているのも最近の実情である。しかし、韓中間の航空路線開設や拡張、あるいは増便に際してはその都度、日韓間とのいたってスムーズな関係とは異なった様相が常に展開されがちであった。

例えば、韓中間空路は修交前の91年7月から、すでにソウルー上海間(韓国側は「大韓航空」、中国側は「中国国際航空」とソウルー天津間(韓国側は「アジアナ航空」、中国側は「中国国際航空」)の2路線が、いわゆる「定期性チャーター便」という形でごく最近まで運行されてきたものだった。しかし、その間、

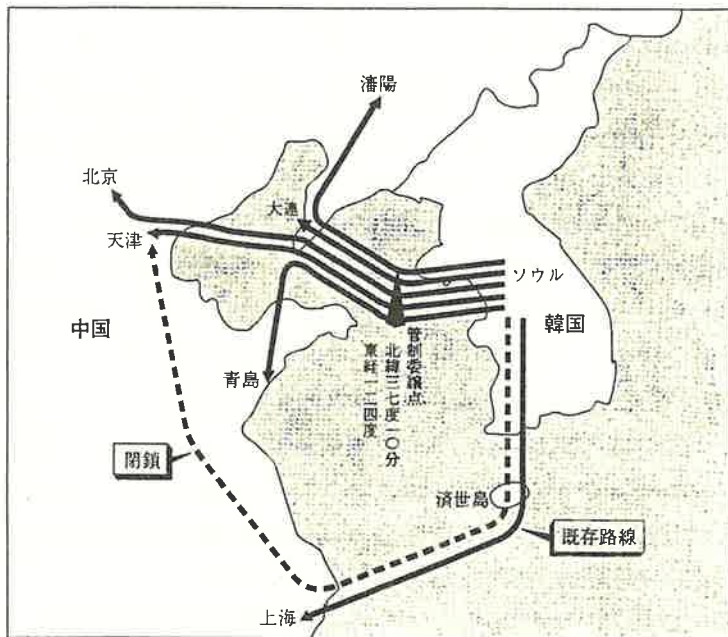
47) 48) 聯合年鑑、聯合通信社(ソウル)、1996年版、538ページ

49) 「相互に」といっても、現在のところ韓国側による路線拡張と増便だけが一方的ですらある。その理由は後述する。

両国間貿易量と人的交流量の急増に伴い、正式な就航便による定期路線の開設と現行航空路線の見直しなどが強く要望されてきたのもであった。というのも、これまでのチャーター便路線では、ソウル―天津間は直線航路ではなく、朝鮮半島最南端の済州島を経由した上で上海上空を通過して飛ぶといった迂回路線であったからである。ソウル―天津間を直線航路で結べば1時間40分程度で飛行できる区間を、わざわざ上海上空経由の迂回航路で3時間以上もかけていたのである。

そのため、韓中修交直後から真っ先に協議されてきたのが韓中間航空協定であったが、ソウル―北京間直接空路上に設けられるはずの管制委譲点に相互の異見と利害が絡みあい、合意までに実に2年以上の歳月が経ったのである。そ

〔図 10〕韓中航空路（1994 年 11 月以降）



注：96年6月からソウル―長春（中国吉林省の省都）間の直航路が新しく開通している。週2便で韓国の「アジアナ航空」と中国の「北方航空」の相互乗り入れである。

れが、94年の10月になってようやく妥協点が見つかり、94年12月22日を期して前の図10のような、韓中両国の航空会社相互による6路線を正式に認可するという航空協定がやっと成立したのである。

これまで、航空協定がまとまらなかったのは、相互が主張・固執する管制委譲点にかなりの差異があったためであるが、いかなる理由によるものかは定かではないが、中国側が最近になって突然譲歩したことから早々と結末がついたのである。もっとも、風説では、李鵬中国首相が94年10月末に国営企業の責任者や技術者など50余名の経済専門家を引き連れて訪韓し、初の韓中首脳会議が実現したことを祝ってのプレゼントだともいわれている。両国間の貿易高は95年に169億8,000万ドルになるほどの活発な経済交流に加え、韓国から年間40万人（95年）以上のビジネスマンや観光客が往来し始めたのである。このような趨勢が続いている現状を考えれば、利用客の円滑な輸送のためにも今回の航空協定は当然な成り行きであったといえよう。

しかし、韓中間航空協定の内容をみると、両国のさまざまな思惑が絡み合っているといえる。例えば、ソウルー北京路線での投入機種は両国ともに座席260席以内の中型機であるエアバス(A300型)かボーイング(B767型)で、おのこの週7回、ソウルー瀋陽間やソウルー青島間はそれよりも小さい150席用のボーイングB737型を週4～5回といった調子である。これは、いままで韓中間往来の利用客は一方通行の形で韓国人が圧倒的であったことから、韓国機だけに乗客を吸収されまいとする中国側の苦肉の策と受けとめられている。それはともかくも、今度の航空協定で近い将来韓国側が北京を経由してモンゴルやヨーロッパへも飛行できる以遠権を、そして中国側もソウルを経由して日本やアメリカへ飛行できる以遠権を交互に獲得することも可能となった。そうすると、韓国からの場合、ソウルからヨーロッパへの飛行時間も現在の12時間前後から10時間前後と、ほぼ2時間程度短縮されることになる。

一方、日韓間空路輸送の場合、「モノ」の空路輸送はさておいても、「ヒト」の空輸に関する限り、いままでのところすべての面で韓中間のようなぎくしゃくした関係はない。むしろ、日本側の強い要請を受けて韓国側が、特に日本の地方空港への乗り入れを「さも仕方なさそうに」受け入れているのがその現状

でもあるといわれている⁵⁰⁾。それもそのはずで、現在日本の成田や関空などのハブ空港を除いて、地方空港を持つ35都道府県のうち、18空港が国際線地方空港として週433便で21ヶ国40都市を結んでいるが、それら18のすべての地方空港が申し合わせたように乗り入れているのが実は韓国（主にソウル）だけなのであるからである。それも、福岡・ソウル間や小松・ソウル間など若干数の路線を地方空港から飛ぶ日航機を除いては、そのほとんどが「大韓航空」や「アジアナ航空」の韓国籍機だけである。最近では「アジアナ航空」の路線参入比重も漸増してきているとはいえ、「大韓航空」がいままでのところでは全路線で際立っている。

もちろん、韓国のハブ空港（ソウルの金浦空港）と日本の成田や関空といったハブ空港の間には、双方で1日10便以上の航空便が入り乱れており、すべての韓国籍機（KAL・Asiana）とすべての日本籍機（JAL・ANA・JAS）がこの路線ではしのぎを削り合っているのである。それは、この路線が「アジアの黄金路線」といわれるほど座席の占有率が常に高いからである。しかし、それ以外の路線での日本籍の航空便は、日本の地方空港発着による韓国就航を意識的に忌避しているのである⁵¹⁾。もちろんそれは、「アジアの黄金路線」以外の路線では（特に地方空港発着便路線では）全く収支が合わぬほど座席占有率が常に低いからである。それにもかかわらず、韓国籍機だけが日本の18の地方空港と結びついているのは、韓国の水準からみれば、日本基準での低い座席占有率でも結構採算がとれているのかも知れない⁵²⁾。ともあれ、日本の地方空港発着の国際便に占めるシェアは、現在約30%だといわれ、ソウル便の旅客数だけで1,380,000人（1993年度）に達し、5年間に74%増と、国際線全体の伸張率（19%増）を大幅に上回ったとされている。もっとも、ソウルの金浦空港で乗り継

50) 毎日経済新聞（ソウル）、1995年6月21日付

51) 日本経済新聞、1995年8月5日付

52) もっとも、両国間航空運賃の格差が基本的に大きいのも事実である。例えば、韓国から韓国籍機で日本の地方空港へと向う航空運賃と、日本から日本籍機で韓国へと向かう航空運賃には大差があって、日本籍機にとっては（特に座席占有率の低い場合）到底太刀打ちできる水準のものではないとのことである。

ぐトランジット（通過旅客）も多いことから、まさに「ソウルが日本の空の玄関」と言い切る地方空港関係者も少なくないと伝えられている⁵³⁾。

そのせいなのか、日本経済新聞社が全国の都道府県を対象に実施した実態調査によっても、地方空港を持つ35都道府県のうち7割近い24道県が国際定期便の開設・拡充意欲を持ち、韓国(ソウル)などアジアへの傾斜を一段と強めていることが分かっている⁵⁴⁾。その中でも、いずれもソウル線がトップの候補とされているのである。これは、明らかに成田や関空が「ハブ空港離れ」しているという証の一つであり、これは海における「ハブ港離れ」に続いての二の舞にほかならない。同じ実態調査の結果でも、「関空の開港メリットはない」「乗り継ぎ不十分」と答えた自治体が16もあり、その多くは「時間短縮とコスト面から韓国ソウルなど外国近隣ハブ空港との関係をより重視する」意向といい、国内ハブ空港離れに歯止めがかからない実態を浮き彫りにしているのでもある⁵⁵⁾。

関西国際空港が1994年9月にオープンした当時、これで日本はますます利便性がよくなったと胸を張っていたものだったが、実はそれはある種の錯覚であったかも知れない。というのは、最近「ソウルに行こう」というブームが静かに起こっているからである。特に欧米に出かけるのにはソウルにいった方が「早くて、しかも安くて便利」だからである。日本にも成田や関空という国際空港があり、世界の空港とネットワークをつくっているというのにである。首都圏に住む人々の盲点は東京や大阪からすべてを見ることにある。国内線は羽田、国際線は成田（大阪では国内線は伊丹、国際線は関空）と空港が分かれていても別に不便でもなんでもないかも知れない。しかし、地方の利用客は、例えば地方の空港からまず羽田へやってくる。羽田から東京都心を経由して成田にいき、国際線に乗り継ぐ。それでも夕方以降の便ならまだいい方だが、時間の早い便ならどこかで一泊しなければならない。旅費の無駄遣いはさておき、乗り換えるだけでホテル泊まりなど東京人には想像もつかないが、地方人にとってはとくに昔からそうだったのである。

53) 54) 日本経済新聞、1995年8月5日付

55) 中条 潮、「成田も関空もハブになれない日本の航空空洞化」、日本の論点 96、文芸春秋社、1996年、242ページ

ところが、近年になって、このような状況が様変わりしましたのである。ほとんどの地方空港からは大韓航空機やアジアナ航空機、はては日航機などによるソウルへの定期便が飛ぶようになり、ソウルで国際線に乗り換えた方が、ずっと「安くて早く、しかも便利」ということになってきたのである。ここで「安い」という理由は、日本国内の定期便は規制運賃であるから国内路線によっては国際路線の「ソウルー地方空港」の場合よりも高くつくケースが多く、また韓国の航空会社の運賃は日本よりも格安であるから、欧米へ向かう運賃自体も格安であるということからである。また「早い」理由は、ソウル都心近くの金浦空港で直ちに欧米行きに乗り換えられ、羽田ー成田のようなことがないからである。もっとも、ソウルの金浦空港からは2社の韓国籍機だけでなく、ほとんどの主要国の航空会社機が欧米に向け閑空なみ以上の頻度で発着している。だから「便利」なのである。

ここで、韓国側がまとめた「安くて、早くて便利」な典型を挙げてみよう。例えば、九州の大分からハワイのホノルルまでの往復航空料金（国際航空運送協会公示価格基準）はソウルの金浦空港経由だと161,000円だが、成田経由は242,100円と81,000円の格差がある。それは、大分から成田までの航空運賃は、大分から金浦までよりも安い、成田発国際線運賃が金浦発運賃よりもほぼ2倍近く高くつくためである。さらには、金浦空港を経由する場合、大分空港で税関検査や出入国申告と同時に手荷物を送れば、そのままホノルルまでオーケーとなるが、成田経由だと国内線空港で手荷物を受け取り、国際線空港まで運んだ上での税関検査といった手間と煩雑さがつきまとうこととなる⁵⁶⁾。もちろん、国際航空料金は出発地域の物価・人件費・生活水準などを基準として定められるために、日本発国際線航空料金が金浦空港経由の場合よりも高くつくのは当然であろうが、そのために『日本運輸省が反対しない以上、韓国への航空路線開設や拡充を求める都道府県地方空港の要望を無下に断る何らの理由もない』と、うれしい悲鳴を挙げ続けているのはひとり建設交通部（韓国の運輸省）関係者たちだ⁵⁷⁾、とは誠にアイロニカルな話ではある。

56) 57) 毎日経済新聞（ソウル）、1995年6月21日付

このような、日本における高運賃のため、いままでよくいわれてきた「太平洋路線はドル箱」のキャッチ・フレーズも最近ではとみに薄れだしてきている。それは、日本の航空会社の日本人旅客の積み取り比率が37%までに落ちているからである。ほんの6、7年前までは50%を楽に超えていたのである⁵⁸⁾。その理由はもちろん運賃が高いからであるが、要するに「格安航空券」を「規制」のため他の外国航空会社のように乱発できないことにある。ところで、太平洋路線よりも一段ハイクラスの黄金路線（超ドル箱路線、ゴールデン路線）といわれるのが日韓路線である。しかし、この路線では日韓両国の航空会社がひそかに国際カルテル価格を形成しているおかげで、いまだ太平洋路線でのような「旅客積み取り合戦」だけはないことになっている。

ともかくも、日本での割高な運賃問題は、日本の航空産業界が抱える課題のほんの一例に過ぎない。それ以外にも乗り継ぎの不十分性や地方空港の活性化傾向といった理由からも、「空の空洞化現象」が徐々に進行しているのである。いや、そのこと以上に、いわゆる「空港政策の硬直化」といった現象が重複しているからかも知れない。例えば、成田であれ、関空であれ、まず滑走路が一本という使い勝手の悪さ、そして、横風対応の滑走路がないので危険であることなど、さらに決定的なのは、日本の空港の着陸料の高さである。

成田や関空の国際線での着陸料は世界一の高さで、世界の常識の3倍という料金は硬直した空港政策の典型でもあろう。一例でいえば、関西国際空港はロサンゼルス約30倍、アジアで高いとわれている香港の3倍となり、ジャンボ機の着陸料は1機約95万円（トン当り2,400円）である。また、旅客の空港利用料金も世界一である。例えば、関空の利用料金は2,500円である。

このように、着陸料や空港利用料金が高いのは、空港建設には主に民間資本を動員し、しかも巨額の費用がかかる上に、国の政策として空港利用者（各航空会社や旅客）の負担割合を大きくしているからである。もっともこのような空港政策の根底には航空会社や乗客は「富裕な層」という発想があつてのこと

58) 世界週報、時事通信社、1994年12月20日号

北東アジア経済圏における物的流通

かも知れないが、飛行機がだんだん自動車なみの乗り物になっていきつつあるということをも早く悟るべきだといえよう。硬直した空港政策を早急に見直さぬ限り、次表のようなアジア各国での相次ぐ新空港建設計画が実現すれば、北東アジア経済圏、ひいては全アジア経済圏で取り残されるのは日本の空港と航空会社だけになるかも知れない。

それはともかくも、日本海や黄海を横・縦断する空路輸送とは、少なくとも北東アジア経済圏域内で見える限りでは、いまのところ日本・中国・韓国の3国間だけの三つ巴戦といった感じで展開されているものといえよう。しかし、中国は別としても、韓ロ間と日ロ間に、極東ロシアを結ぶ直行航空路線がないわけでもない。ただ、長年にわたっての利用率低迷にあえいでいるだけである。日・中・韓3国間の場合とは全く比較もできないほどのドン底景気に瀕しているのが、まさにこの極東ロシア航空路線である。

例えば、韓ロ（極東）路線の場合、1990年の修交以来「大韓航空」と「アエ

〔表4〕アジア地域の主要空港づくり計画

国名	空港名	開港・完成	年間 発着回数	年間 旅客取扱数	面積	滑走路 (m×本)
韓国	新ソウルメトロポリタン空港 (永崇島国際空港)	建設中 1999年 開港 2020年 完成	17万回 70万回	2,700万名 1億名	1,100ha 4,650ha	3,750×1 3,750×4
香港	チェク・ラブ・コック空港	建設中 1999年 開港 2040年 完成	15.4万回 37.6万回	2,860万名 8,700万名	1,248ha 1,248ha	3,800×1 3,800×2
シンガポール	チャンギ空港	拡張中	—	3,600万名		4,000×1 3,355×1
タイ	ドンムアン新空港	用地 2001年 開港 買入完 2020年 完成	—	2,100万名 5,500万名		
マレーシア	ニューセパン国際空港	建設中 1997年 開港 2020年 完成	—	2,500万名 7,000万名	1,800ha	3,780×1 3,780×4

注：各国の空港プロジェクトの共通点は現時点での国際線旅客実績からみた場合、あまりにも誇張されすぎた規模の最終計画であろう。

出所：三省経済研究所(ソウル)、ビジネス・インテリゼンス、1995年1月1日号、20ページ

ロフポート航空」がソウルとウラジオストック間を相互に乗り入れていた週2便の定期線が、いつの間にやら不定期線となって今日に至っている。ロシア国内の混乱と経済の停滞でビジネスや観光需要が伸び悩んだためなのか、最近ではロシア側からの就航が途絶えて久しい。韓国側だけが時折の需要で思い出したように飛んでいるのがその実情である。それにもかかわらず、韓国側では2番大手の「アジアナ航空」が今年からソウル・ハバロフスク間の新航路を開設して、毎週1回定期で就航している。赤字覚悟の、将来の需要を見越してのアドベンチャー飛行だけでない、「大韓航空」との極東ロシアにおけるパイの奪い合いとしか思えないような「無茶苦茶劇」ではある。

このような状況は日ロ間においても、ほとんど同様である。日本と極東ロシアを結ぶ空の便は、形だけは現在次の図のようになっている。

〔図 11〕日本と極東ロシアを結ぶ空の便



(注) 新潟-ハバロフスクは日本航空とアエロフロート、その他はアエロフロートが運航

出所：日本経済新聞、1995年7月27日付

しかし、この図でのような日本海側の都市と極東ロシアを結ぶ空の便は、そのすべてが利用率低迷にあえいでいるとされている。まずは、ロシア国内の政情不安と社会混乱・経済停滞などにより、ビジネスや観光需要が伸び悩むためもあるが、その裏では、日本側においての相次ぐ新路線の開設、そしてその結果としてのパイの奪い合いの激化が作用しているともいわれている⁵⁹⁾。ともか

くも、唯一「日本航空」が週1回就航する新潟・ハバロフスク間路線は、すでに1973年に開設されてきたが、その利用率は年々低下一路で、そのため95年度の運行期間は従来の4ヶ月(6～9月)から2ヶ月(7～8月)にまで短縮される始末である。だからこそ、「ランニングコストの高い日本の航空会社にとって、利益が最も上がりにくい路線」がまさに日本・極東ロシア路線だとけなされているが⁶⁰⁾、実は同じことが韓ロ(極東)路線の場合にもいえるのである。どの場合にしろ、どちらも将来を見込んでの長期的な眼目で配慮に過ぎないといわれればそれまでである。

5 おわりに

最近の報道によれば、中国外務省直属のシンクタンク、中国国際問題研究所発行の「国際問題研究」最新号⁶¹⁾は、その創設40周年記念特集号の中で「今後北東アジアの主役は日・米・中でそのような3国関係とロシアの動向がカギを握る」と指摘している模様である⁶²⁾。現在、最も注目されているのは日米、中米、中日関係であり、これら2国間関係と同時に中米日3国関係も重視されており、ロシアの影響は低く見積もることはできないが、今後5～10年以内の北東アジア地域における主役は依然として中国と米国、そして日本なのであるともしめくくっている⁶³⁾。このことはまさに、北東アジア地域における政治的な動向分析であって、決して北東アジア経済圏域内における経済的な展望ではないはずである。

59) 60) 日本経済新聞、1995年7月27日付(例えば、利用率を見ると、青森線の場合週1便で95年4月が23.6%、5月が19.3%、そして6月が31.3%である。富山線の場合は、週2便で95年6月までが11%だった。これでは採算ラインの50%を大きく割り込んでいるという。もっとも、函館・ユジノサハリンスク(サハリン)のように利用機が36人乗りの小型プロペラ機で80～90%という高利用率を上げているケースもあるが。

61) 「21世紀初めの北東アジアの大国関係」、袁明、国際問題研究、中国国際問題研究所、季刊号、1996年、第4号

62) 63) 産経新聞、1996年11月19日付

もちろん、政治的な問題と経済的な問題は必ずしも大きくかけ離れてしかるべき性格の問題ではないだろうが、少なくとも北東アジアという名の地域経済圏においては、まずはアメリカがその地域圏構成国でないことと、ロシアも極東ロシア地域に限ってであるということから、当然この両大国が除外されるものとすれば、経済的な主役は（政治的な主役も含めて）日中両国に限定されるという解釈も成り立つはずである。そうなれば、結局北東アジア経済圏における今後の主役はあくまでも日中両国であり、たとえ地政学的にそのような地域経済圏のほぼ中央に位置する韓国とはいえ、その国が決して政治的な主役でないと同時に経済的な主役でもないということになる。

しかし、これまでの論述を通じて、少なくとも北東アジアにおける経済的な主役は日・中・韓の3国であり、政治的な主役はいざ知らず、それら3国が北東アジア経済圏における経済的主役であることだけは確認できたはずである。それは、いままでの3国間貿易量が他の域内諸国・諸地域とは大きくかけ離れたものであったことから、そのことが言えるのであり、またそれらの貿易実績が年々増大傾向にあることから、そのことが強調できるのである。特に、活性化しつつある3国間貿易の動きが一目瞭然に把握できる国際物流量の推移によってもそのことは明らかなのである。

すでに詳述してきたように、国際物流の核心ともいえる国際間輸送においては、海路輸送も空路輸送とともに、日中韓3国だけの檣舞台なのである。その中でも3国間輸送における韓国の比重は抜群で、いまや北東アジアの輸送王者とは韓国のことにほかならないのである。海路輸送においては北東アジアのハブ港が、ついに日本から韓国（釜山港）に移動しつつあり、空路輸送においても、すでに日本での「空の空洞化現象」のためハブ空港が韓国（金浦空港）へとシフトして久しいといった事実はそのことをも如実に物語って余りあろう。

結局、そのような意味では、北東アジアにおける物流面での経済的主役とは、厳密には韓国のことで、少なくともいまのところでは（現在までのところでは）これに次いで日中両国が追いかけているといった格好なのである。では、将来もそうなるのであろうか。将来とは、全く神ならぬ身にとっては、決して測り知ることのできぬ未来での領域のことである。ために、将来の予測を立てるこ

と自体が一種の冒険であろうが、一つここで明らかなことは、地域経済圏内に経済的格差が存在するかぎり、物流面における主役は常に変動するものであるという事実である。例えば、コンテナ貨物が日本の「ハブ港離れ現象」で、韓国の釜山港に集中したり、日本の「地方空港シフト現象」で、韓国の金浦空港に旅客が殺到するのも、物流費が日本よりも韓国の方が「安い」からである。その上「便利で早い」からである。結論的にいえば、圏内に経済的格差が消滅した時、物流面における主役は変動もせず、また、主役なるものが存在もせぬということになろう。

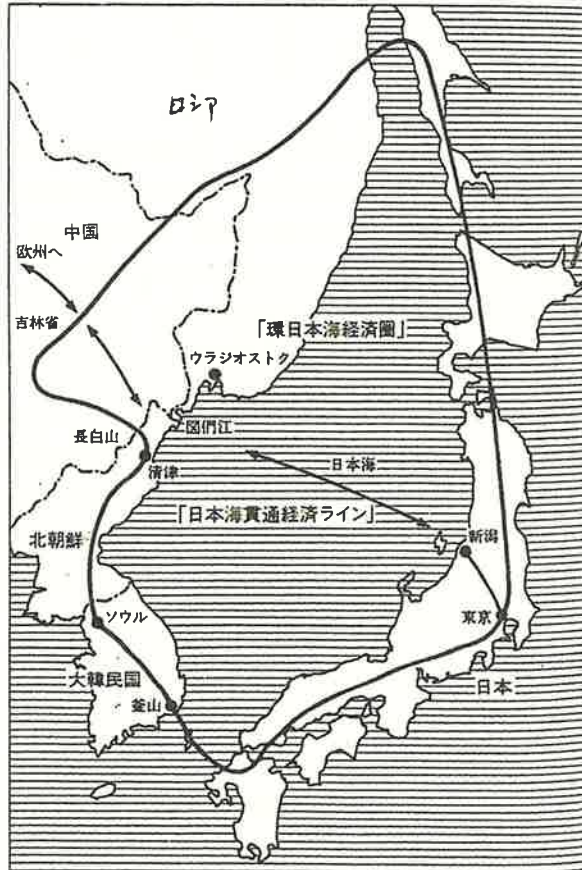
そのような意味で、ここに一つの仮想がある。即ち域内に経済的格差があろうとなかろうと、域内輸送上の主役は存在することもないという前提に立った仮想である。この仮想は、いわば夢のような話にも聞こえてきようが、遠くて長い将来という観点に立てば、必ずしも実現不可能な夢の話でもない。それは、たとえば次の図のような、いわゆる「日本海環状弾丸ルート」に関する仮想である。

この図は、日本海をめぐる北東アジア経済圏内の（物流のための）環状高速道路を想定したものであるが、日本側にはすでに関門トンネルと青函トンネルができ上がっているのだから、単なる夢物語ではない、将来実現可能な仮想でもある。ヨーロッパではすでに大連合のための弾丸ルート建設に向かって発進して久しく、その手始めとして、まずはイギリスとフランスを隔てるドーバー海峡を海底トンネルで結んでいる。EC統合の遠因はヨーロッパの高速道路のネットワークが進んだためとする意見もでるほどである。したがって、日本海環状弾丸ルートはその経済効果も極めて大きいに違いない。日韓トンネルを通じて日本・南北朝鮮・中国相互の物流量は将来的には大変な量にもなろう。また、ロシア極東地域の天然資源開発やその物流に大きなインパクトが与えられるだろう。例えば、サハリンが一大リゾート地になったり、サハリンと北海道を通じて日ロ間の物流も急増するはずである。

ただ、ここで問題なのはまだ何らの痕跡すらもみせていない日本と朝鮮半島を結ぶ日韓海底トンネルのことである。もっとも、この日韓海底トンネルに関する構想は、いままでしばしば提起されては立ち消えとなってきたものだった。このルートは九州の東松浦半島から壱岐を通り、対馬から釜山に至る、全長230

キロメートルのコースが有望視され続けてきたが、すでにその実現の見通しはそれなりにたっていたものともいわれている。実際に、それに要する工費は約5兆円で、実現のめどは20年後ぐらいになるだろうというのが日本側の試算である⁶⁴⁾。

〔図 12〕 夢の日本海環状弾丸ルート



資料：藤間丈夫、動き始めた環日本経済圏、創知社、1991年、147ページ。

64) くわしくは「佐々保雄、日韓トンネル・プロジェクト、世界日報社、1993年」参照

韓国側でも88年のソウル・オリンピックを契機として、当時の盧泰愚大統領が国会演説し、北東アジアの平和と繁栄を構築するため日韓両国の共同努力を強調し、日韓トンネルの構想に前向きな姿勢を示したものだ。もっとも、日韓トンネルの計画は1940年頃に始められていたが、第2次世界大戦の勃発と韓国の独立で放棄され、その代わりに戦後青函トンネルの工事が進められ、今日それが開通しているのである。

元来、日韓トンネルのルートは北朝鮮を北上し、北京にまで到るという大計画であった。現在、中国側は大連から瀋陽、北京から天津までの高速道路を完成させようとしている。そう考えると、そのルートはハルビンからロシアのハバロフスク、そしてウラジオストックまで延長されるのも夢ではなくなってくる。そうすると、日韓トンネルを通じて日本と南北朝鮮、中国、ロシアが高速道路で結びつく可能性もでてくるわけである。

結局、このような環状弾丸ルートが完成すれば、文字通り北東アジア経済圏内の物流網は堅固なものとなり、海路輸送や空路輸送よりも、これらの弾丸ルートを利用しての陸路輸送が経済的側面からも最優先されることが必至で、そうなれば物流の主役はまさにすべての北東アジア経済圏の構成諸国・諸地域そのものであるということになろう。ただ、これらのことが、つまりは単なる夢だけのことになるやも知れぬという気がかりだけは常につきまとうはずではあるうが。