北東アジア日韓中の域内物流問題に関する考察 -域内物流の分析と今後の政策協調案についてー*

東義大学商経大学流通管理学科副教授 具 京模 †

1. はじめに

本稿の研究対象は、北東アジアの日韓中3ヵ国間に展開される域内物流である。分析対象となる期間は主に2000年代である。この間に3ヵ国は相互に経済面での依存度を益々高めてきており、マクロおよびミクロの両面で政府および産業、そして企業という多次元での物流問題の協力を深めてきた。そこで、この10年間の域内物流の状況を整理し、今後取り組むべき問題について議論する必要があると思われる。

本稿では、日韓中の域内貿易構造とそれに伴う3ヵ国の域内物流市場への依存度がどう変わってきたのか、また輸出入の物流量のなかに域内航路のコンテナ輸送量および港湾取扱量がどのくらいを占めているのか、さらに域内の主要コンテナ港湾の競争状況と近い将来の需給がどうなるかなどについて分析する。ただし以上の分析では、3ヵ国の域内物流市場の概況を理解することは出来るが、荷主企業と物流産業がサプライチェーンマネジメント(SCM: supply chain management)戦略の構築に取り組む際に、域内物流システムにはどういう機能障害があるかというような詳細は明らかに出来ない。従って、本稿は引き続き、3ヵ国の物流産業に関わる法制度および政策を調査し、主な問題を洗い出す。それを踏まえ、日韓中3ヵ国が従来の競争本位の政策を見直し、域内物流効率化のための政策協調のポイントを見出した上で、市場原理を取り入れた手段で域内物流問題に対応する幾つかの案を提示する。

2. 日韓中の貿易構造と依存関係分析

2.1 3 カ国の貿易構造

日韓中の3ヵ国間の貿易依存関係を表示した表1には2002年,2005年,2009年の3ヵ年における各国の貿易国相手国上位3つとその金額および構成比を示している。日本の場合,2005年以降中国が首位を占め、貿易金額が分析期間中に2.3倍にも増加している。中国をみると、3大相手国(香港を除外)は2002年には日本、米国、台湾だったが、2005年から韓国が台湾と入れ替わっている。貿易金額の増加傾向では韓国がもっとも大きく3.5倍にも拡大している。韓国の場合、分析期間中の3大貿易国は米国、日本、中国と変わらず、その首位が2005年以降、米国から中国へ変わっている。

以上をまとめるなら、① 2000 年代に日本と韓国の最大貿易国は米国から中国に変わり、その貿易額が急拡大した。②中国からみると 2000 年代に米国との貿易額が急増し、さらに貿易

表1 3ヵ国の3大貿易相手国とその金額およびシェアの変化

(単位:億米ドル)

対象	順位		2002 年			2005 年			2009年	2002 年対	
A1 3K	州只区	国名	貿易額	構成比	国名	貿易額	構成比	国名	貿易額	構成比	構成比増減
	1	米国	1,760	23.4	米国	1,994	17.9	中国	2 ,322	20.5	7.0
日本	2	中国	1,016	13.5	中国	1,894	17.0	米国	1 ,527	13.5	-9.9
	3	韓国	441	5.9	韓国	714	6.4	韓国	693	6.1	0.2
	1	日本	1,020	16.4	米国	2,117	14.9	米国	2 ,981	13.5	-2.1
中国	2	米国	972	15.6	日本	1,846	13.0	日本	2 ,280	10.4	-6.0
	3	台湾	447	7.2	韓国	1,120	7.9	韓国	1 ,558	7.1	0.0
	1	米国	558	23.5	中国	1,006	18.4	中国	1 ,409	20.5	3.2
韓国	2	日本	450	18.9	日本	724	13.3	日本	712	10.4	-8.5
	3	中国	411	17.3	米国	719	13.2	米国	667	9.7	-13.8

(注) 貿易金額が相互に多少異なる理由は、貿易条件(輸出入時)による統計上の誤差である。

(出所) 韓国外交通商部のホームページ (http://www.mofat.go.kr/) の統計に基づき作成

表 2 3 ヵ 国最大貿易相手国との貿易収支の関係

(単位:億米ドル)

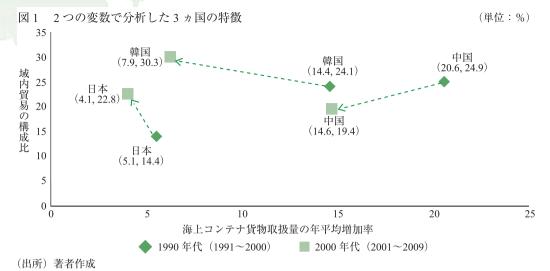
貿易対象		日本			中国		韓国			
貝勿刈豕	2002 年	2005 年	2009年	2002 年	2005 年	2009年	2002 年	2005 年	2009 年	
米国	610	704	348	803	1,142	1,443	98	107	86	
日本	-	-	-	218	286	125	-131	- 244	-277	
中国	-218	-286	- 125	-	-	-	63	233	323	
韓国	131	244	277	-63	-233	-323	ı	-	ı	
域内貿易	- 87	-42	152	155	53	- 198	-68	-11	46	
域内貿易+米国	523	662	500	958	1,195	1,245	30	96	132	
世界全体	795	803	299	303	1,021	1,998	103	232	405	

(注) 中国の数値には香港は含まれず。

(出所)表1と同じ

相手国も多様化した影響で従来の日・韓の貿易シェアが停滞ないしは減少している。

次に、3ヵ国の貿易収支について調べてみると、日韓中すべてが米国に対して黒字であることが分かる(表 2)。とりわけ、中国の対米黒字額は2002年の803億米ドルから2009年には1,443億米ドルまで拡大してきた。3ヵ国間の貿易収支関係を詳しく調べてみると、収支の補完関係を築いていることが分かる。つまり、日本は中国に対して赤字(逆に中国が日本に対して黒字)で、韓国に対しては黒字(逆に韓国が日本に対して赤字)となっている。中国は韓国に対して赤字(逆に韓国が中国に対して貿易黒字)である。2009年の貿易黒字に占める3ヵ国の割合が韓国11.4%、日本は50.8%となるが、中国は3ヵ国の貿易で赤字になる。日本と韓国は2000年代以前から北米と欧州の先進諸国を主な相手国とする自由貿易で貿易収益を維持してきたが、2000年代に入り中国との貿易が急増し、中国の貿易黒字からの間接的な利もえていると思われる。特に、日韓中では、輸出製品の生産段階が垂直的に分業しており、日本で作られた素材と資本財(機械等)が韓国及び中国へ輸出され、それを用いて韓国は半製品及び完成品を作っており、中国では日本からの素材と部品、そして韓国からの半製品と加工品を輸入し、それをもって輸出製品を作る。中国の貿易黒字の正体は、このような産業内の垂直分業によって支えられており、日韓はそのような貿易黒字から間接的に利を得ている。家電・電気



機器や輸送機器などの産業で特徴的である。

ここで貿易構造への理解を深めるため3ヵ国間の海外直接投資(FDI: foreign direct investment)の流れについて分析する。韓国から中国への動きをみると、2000年代初めの約10億米ドルから増え続け、2007年には70億米ドル超でピークを迎えてから減少している。同様の傾向は日本から中国へのFDIについても当てはまる。他方で、日本から韓国へのFDIは期間中に平均15億米ドル規模を維持している。中国からの韓国への流れは、2004年に10億米ドル強を記録したが、平均2~3億米ドルである。

2.2 3 カ国の貿易経済の依存関係分析

ここでは、1990年代と2000年代の3ヵ国の貿易金額と海上コンテナ貨物量を対象に分析する。まず、世界全体の輸出金額が1990~2008年の間に4.7倍の増加をみせたが(2008年には16兆696億米ドル)、3ヵ国間の輸出金額はそれを超える6.4倍にも増えた(1990年の4,097億米ドルから2008年の2兆6,327億米ドルへ)。輸出金額の増加とともに、3ヵ国間の域内貿易量が世界貿易量に占める割合も増えてきた。すなわち、1990年の11.5%から2004年の22.3%にまで順調に上昇してきた。ただし、2008年には世界金融危機の影響もあって19.9%に減っている。3ヵ国の域内貿易額が各国の貿易総額に占める割合をみると、1990年代の平均値は日本14.4%、中国24.9%、韓国24.1%である。2000年代(2001~09年)の平均値では、日本22.8%、中国19.4%、韓国30.3%であり、日韓の2ヵ国は域内貿易の比重が高まってきたが、中国だけが低くなっている。中国は2000年代に入り欧州および北米との貿易がより活発になり、その重要性が増したことが分かる。

続いて、3ヵ国の海上コンテナ貨物量(単位はTEU)の動きを調べてみる。ここでも1990年代と2000年代に分けて貨物増加率の平均値をみると、1990年代と2000年代の数値が日本は5.1%と4.1%、韓国は14.4%と7.9%、中国は24.9%と19.4%である。これは貿易増加に伴う物流環境の変化を理解する上で重要な手がかりとなる。

以上の2つの変数、つまり域内貿易額の比重と海上コンテナ貨物量の平均増加率を年代別に

組み合わせて3ヵ国の特徴を座標にしたのが図1である。

この図は3ヵ国の物流環境を単純化して捉える1つの方法ともいえる。海上コンテナ貨物量の平均増加率(図の横軸)は、物流市場の需給状況をみる代理変数とみなし、その数値が高ければ高いほど物流市場は拡大および成長の状態にあるが、低ければ低いほど停滞および安定していることを表す。また、域内貿易額の比重は(図の縦軸)日韓中域内での物流量と市場特徴が分かる代理変数であり、その数値の増加は域内物流市場の規模的拡大と経済へ与える影響の増大を意味する。以上の説明を踏まえて、3ヵ国の物流環境を評価すれば、次のようである。①日本および韓国の場合、1990年代に比べて2000年代では、物流市場の量的成長が停滞し供給能力の過剰が生じ、同時に域内物流市場のシェアが大きくなったため、域内物流の機能と役割にかける期待が高くなる。②中国の場合、1990年代の成長の勢いに比べて多少弱まってはいるが、依然として物流市場は拡大基調にある。しかし、2000年代では域内物流の流動量が相対的に縮小し、域内物流の機能と役割に対する重要性の認識が薄くなる恐れがある。

3. 日韓中の域内海上コンテナ動きの分析

3.1 3 カ国の域内航路のサービス体制

域内航路とは、主に3ヵ国間の輸出入コンテナ貨物を海上輸送するために設けた定期船航路を 意味する。国際物流の中での域内航路の機能は、地域市場から欧米等主要市場向けの基幹航路へ のリンクを提供することである。域内航路には、日中航路、日韓航路、韓中航路の3つがある。 ここでは域内ハブ港である釜山港のトランジット機能を介した日韓中の振り子航路も多数存在す る(注)。域内航路のサービス体制の現状を知るために、2009年末時点での就航船社の数、航路同 盟の有無および同盟参加者, 航路開設数, 投入船舶量 (隻数と輸送能力 = TEU) を表 3 でまとめた。 その内容は、まず、日中航路で配船する船社は39社あり、国籍別で日本8、中国19、韓国7、 域外籍5となる。同盟協定は西向き航路(日本発の輸出貨物の船積みを対象)に日中海運協定下 の「日中定航会」が設立されている。開設された航路数は 128 個があり、うち韓国港湾の経由航 路も 24 個もある。投入船舶量は 147 隻(9 万 213TEU)ある。1 隻当たりの輸送能力は 614TEU である。続いて、日韓航路では21船社が参加し、うち韓国籍15、日本籍3、中国籍1、域外籍 2となる。ここでは、東向き・西向き航路ともに「韓国近海輸送協会(KNFC) | の協定が結ば れ、共同配船や船腹量調整、運賃協定等が行われる。特に、韓国籍の加盟船社は3つのグループ を成し日本側の地方港湾と釜山港を繋げるフィーダー・サービス網を構築している。開設航路数 は 65 個あり、うち振り子航路が 7 個ある。投入船舶量は 68 隻(3 万 7.251TEU)あり、1 隻当た りの輸送能力は 548TEU である。韓中航路では、就航船社 42 社、国籍別から中国籍 21、韓国籍 18. 域外籍 3 となる。ここでは「黄海定期船社協議会(YSLC)」の協定が締結されて東向き・西 向き航路とともに船腹および運賃協定が結ばれる。開設航路数は41個あり,韓国港湾の経由サー ビスも 14 個もある。投入船舶量は 77 隻 (2 万 9.284TEU) である。特に船舶の中にはフェリーが 13 隻もある。フルコンテナ船の 1 隻当たり輸送能力は 417TEU である。

表3 域内航路における就航船社とその船舶量

(2009 年末現在)

航路		西己	船船社			同盟	協定	6上ロケ 日日 三几 楽ん	投入船舶数	
/9/61411	日本籍	日本籍 中国籍 韓国籍 域外籍 合計		参加船社数	航路	航路開設数	隻数	TEU		
日韓	,	1	1.5	2	21	16	東・西航	65	68	37,251
口平平	3	3 1 15 2 21		21	(韓国船社 15	, 中国船社 1)	(日中航路兼7)	(兼用船4)		
пн	I H 8 10 7		5	39	15	西航(日本出し)	128	147	90,213	
日中	8	19	/	3	39	(日本船	B社 15)	(韓国寄航 24)	(RO-RO4,	兼用船 5)
恭山	+-1 L .		18	3	42	34	東・西航	41	77	29,284
韓中	-	21	10	3	'+ ∠	(韓国船社 13,	中国船社 21)	(日韓航路兼 14)	(フェリー1	3,兼用船7)

(出所) オーシャン・コマース (2010年版) に基づき作成

表 4 域内航路のコンテナ貨物輸送量の推移

(単位:TEU)

航路	輸出地	輸入地	2002 年	2004 年	2006年	2008年	平均増加率(%)
	韓国	日本	398,391	465,567	500,878	545,637	5.4
日韓	日本 韓国		568,586	680,208	721,253	739,406	4.5
口中	フィータ	ダー貨物	642,071	757,084	809,986	862,525	5
	合	計	1,609,047	1,902,859	2,032,116	2,147,568	4.9
	日本	中国	523,203	777,714	964,714	958,317	10.6
日中	中国	日本	1,322,946	1,826,967	2,159,845	2,068,665	7.7
	フィータ	ダー貨物	-	-	-	-	-
	合	計	1,846,149	2,604,681	3,124,559	3,026,982	8.6
	韓国	中国	483,190	725,133	n.a.	735,642	7.3
韓中	中国	韓国	486,795	816,383	n.a.	1,074,919	14.1
44.1.	フィータ	ダー貨物	622,775	723,069	n.a.	627,806	0.1
	合	計	1,592,760	2,264,585	n.a.	2,438,367	7.4
	日本(韓国)	中国(韓国)	1,574,979	2,183,055	n.a.	2,433,365	7.5
	中国(韓国)日本(韓国)		2,208,132	3,108,917	n.a.	3,689,221	8.9
全体	フィータ	ダー貨物	1,264,846	1,480,153	n.a.	1,490,331	2.8
	合	計	5,047,956	6,772,125	n.a.	7,612,917	7.1

(出所) 日中航路および韓中航路のデータはオーシャン・コマース(各年版)に、日韓航路は韓国関税庁 (各年版)に基づき作成

3.2 域内航路の輸送量分析

域内航路のコンテナ貨物の総輸送量は、2002年の約504.8万 TEUから2008年には761.3万 TEUに増加し、6年間の年平均増加率は7.1%である(表4)。域内航路の輸送貨物の中でフィーダー貨物^(注2)シェアは2002年の25.0%から2008年の19.6%へ減少している。具体的に各航路別に輸送量を調査すると、日中航路では、2002年の184.6万 TEUから2008年には1.6倍増加して302.7万 TEUとなっている。年平均増加率は8.6%で、3つの航路の中で増加率が最も高い。また日韓航路では、2002年の160.9万 TEU(フィーダー貨物割合39.9%)から2008年には1.3倍に増加し214.7万 TEU(同40.2%)となっている。年平均増加率は4.9%である。(フィーダー貨物だけなら5%)続いて、韓中航路では、2002年の159.3万 TEU(同39.1%)から2008年には1.5倍に増加して243.8万 TEU(同25.7%)となっている。特に、中国発の韓国着の輸送量の年平均増加率は14.1%にも上り、域内航路で最も成長性の高い航路である。ところが、韓中航路のフィーダー貨物は2004年以降減少し始めて2008年のフィーダー貨物量が2002年の水準に落ちている。域

表 5 域内港湾で取り扱われる域内貿易の貨物量

(2008年)

				NIL N		Artst .		
航路	- 19 19 19 19 19 19 19 19	流動の特徴	輸送量	港湾取扱量の予測				
//// 171	貝70	がに到りくと行うは	和心里	取扱量	比重	算出根拠		
	1	コーカル	1,285,043	2,570,086	14.9	輸送量×2		
日韓	積み替え	域内向け(4割)	345,010	1,380,040	8.0	輸送量×4		
口平中	很の日ん	域外向け(6割)	517,515	1,552,545	9.0	輸送量×3		
		合計	2,147,568	5,502,671	31.9			
	T.	コーカル	1,810,561	3,621,122	21.0	輸送量×2		
韓中	往り井る	域内向け(3割)	188,342	753,368	4.4	輸送量×4		
曜中	積み替え	域外向け(7割)	439,464	1,318,392	7.6	輸送量×3		
		合計	2,438,367	5,692,882	33.0			
日中	1	コーカル	3,026,982	6,053,964	35.1	輸送量×2		
	1	コーカル	6,122,586	12,245,172	71.0	輸送量×2		
44 444	積み替え	域内向け	533,352	2,133,408	12.4	輸送量×4		
城内全体	傾の省え	域外向け	956,979	2,870,937	16.6	輸送量×3		
		合計	7,612,917	17,249,517	100.0			

(出所) オーシャン・コマース (各年版) と韓国関税庁 (各年版) から計算

内全体のフィーダー貨物量も伸び悩んでいる様子である。

域内航路におけるコンテナ貨物量の移動パターンを分析する際に,輸出入インバランス率がよく使われる(注)。2008年の日本側から西向けの貨物量(域内航路の輸出貨物量)は、約 243万 TEUである。一方、中国側へ東向けの貨物量(域内航路の輸入貨物量)は、約 369万 TEUである。その数値に基づいて、域内輸出入インバランス率は 1.52 となる。ここから域内輸出貨物量に比べて域内輸入貨物量が約 52% も多く、過剰状態であることが分かる。域内航路の輸出入インバランス率から推測すると、東向け航路では激烈な貨物獲得の競争が繰り広げられ、西向け航路からの安定的な収益が航路維持の前提となると思われる。日中航路のインバランス率は 2002年の 2.53 から 2008年の 2.16 へ多少減っているものの、域内航路中最も悪い。

次に、以上で調べた域内航路の輸送量分析を踏まえて、さらに日韓中のコンテナ港湾における域内貨物の取扱量を推定してみる。分析対象は 2008 年のデータで、域内航路のコンテナ輸送量から港湾取扱量を推定する(算出根拠の解説は注4参照)。その結果を示したものが表5である。域内の全体量が約1,725万 TEU あると推定される。これは 2008 年の日韓中のコンテナ港湾の全体取扱量(1億4,800万 TEU)の約12%に当たる数値である。さらに、日韓航路と韓中航路での韓国港湾における積替貨物の取扱量は、約290万 TEU と推定される(達5)。2008 年の韓国のコンテナ港湾での積替取扱総量が約620万 TEU であるから、その中で域内貨物が占める割合は46.8%である。

4. 日韓中の主要コンテナ港湾の比較分析

4.1 主要コンテナ港湾の取扱量

 $1980 \sim 2008$ 年の世界の港湾コンテナ取扱量の変化を調査すると、1980 年の約3,480 万 TEU から2008 年の約5 億2,470 万 TEU にまで15.1 倍の増加である。日中韓および台湾を含めた北

表 6 日韓中における国際コンテナ港の取扱量比較

(単位: 千 TEU)

	区分	2002 年	2008 年	年平均増加率(%)
	全国	12,776	17,157	5.0
	東京	2,712	3,727	5.4
	横浜	2,301	3,204	5.7
H -	大阪	1,497	1,950	4.5
日本	神戸	1,748	2,042	2.6
	名古屋	1,790	2,631	6.6
	博多	510	716	5.8
	6港計	10,558	14,270	5.1
	6港の割合	82.6%	83.2%	
	全国	11,890	17,927	7.1
	釜山	9,453	13,453	6.1
	光陽	1,080	1,810	9.0
韓国	仁川	770	1,703	14.1
	平澤/唐津	66	356	32.4
	4 港計	11,369	17,322	7.3
	4港の割合	95.6%	96.6%	
	全国	31,100	113,296	24.0
	上海	8,612	27,980	21.7
	深圳	7,614	21,414	18.8
	寧波	1,859	11,226	34.9
나모	広州	2,180	11,001	31.0
中国	青島	3,410	10,320	20.3
	天津	2,408	8,500	23.4
	大連	1,362	4,503	22.1
	7港計	27,445	94,944	23.0
	7港の割合	88.2%	83.8%	

(出所) (社) 日本港湾協会港湾政策研究所の港湾物流情報(http://www.phaj.or.jp/distribution/data/statistics.html), 韓国のデータは韓国海洋水産研究院(2009 年版), 中国のデータは Informa(2011)に基づき作成

東アジアの港湾コンテナ取扱量は、同時期に 25.5 倍という驚異的な増加をみせている(760 万 TEU から 1 億 9,390 万 TEU へ)。国別の詳細は、日本が 1990 年の約 800 万 TEU から 2008 年の約 1,880 万 TEU へ 2.36 倍に増加し、韓国は同時期に 235 万 TEU から 1,793 万 TEU へ 7.6 倍の増加、中国は同時期に 545 万 TEU から 1 億 3,955 万 TEU へ 22.1 倍の増加を示した。1990年代と 2000年代(2000~08年)の年平均増加率は、各々、日本は 5.1 %、4.1 %、韓国は 14.4 %、7.9 %、中国は 20.6 %、14.6 % である。

さらに、港湾ごとのコンテナ貨物取扱量のデータをまとめると表6のようになる。ここでは、日本の6大港(東京、横浜、大阪、神戸、名古屋、博多)、韓国の4大港(釜山、仁川、光陽、平澤/唐津)、中国の7大港(上海、深圳、寧波、広州、青島、天津、大連を分析対象にしている。これら主要港のコンテナ取扱量が各々自国の取扱量全体に占める割合(2002年と2008年)を計算すると、日本6大港は両年とも83%、韓国4大港は96%と97%、中国7大港は88%、84%の割合を持っていることが分かる。さらに、2008年の最上位港の取扱量比重を計算すると、日本では東京港が21.7%、韓国では釜山港が75.0%、中国では上海港が24.7%で、韓国のコンテナ港湾の機能集中化が非常に高いことが鮮明である。

表7 3ヵ国の主要コンテナ港湾のデータ

国	港湾名	地区名	バース数		最大 水深(m)		クレーン 数 (基)	荷役能力 (万TEU/年)	港湾全体生 取扱 TEU / 岸	産性 (年間 壁1mあたり
	東京	大井埠頭	7	2,354	15.0	94.6	18			
	米尔	青海埠頭 品川埠頭	4 3	1,310 745	15.0 10.0	48.0 9.6	9 4			
		大黒埠頭	7	2,020	15.0	81.8	15			
	横浜	本牧埠頭	5	2,200	15.0	54.5	17			
		南本牧	2	700	16.0	40.4	5		6 大 港 () () () () () () () () () (
	大阪	南港	8	2,700	14.0	79.0	17			# 수 기
日本		北港ポートアイランド	3 11	1,100 3,295	16.0 15.0	54.7 85.7	23			東京港
	神戸	六甲アイランド	8	2,500	14.0	85.7	15		花得	ا الله الله الله
		飛島埠頭	8	2,220	15.0	68.4	15			横浜港
	名古屋	飛島南	1	750	16.0	36.2	6			
	-111/35	鍋田埠頭 金城埠頭	2 1	350 400	14.0	41.6	3 3			
		並城	1	240	11.0 12.0	8.8 7.5	2			
	博多	香椎パークポート	2	600	13.0	22.3	4			
		アイランドシティ	1	330	14.0	8.1	3			
	6	港計	74	23,814	14.1	826.9	165	150		
		Jasungdai Shinsundai	5 5	1,447 1,500	15.0 16.0	62.4 116.8	14 15	150 160		
		Gamman	4	1,300	15.0	72.7	15	156		
		Shin-Gamman	3	826	15.0	29.4	7	61		
	釜山	Uam	3	500	11.0	18.2	5	26		
		New Port Phase 1-1	3	1,200	16.0	56.6	9	120		
		New Port Phase 1-2 New Port Phase 2-1	6 4	2,000 1,100	17.0 18.0	135.4 68.8	16 10	240 114		
		New Port Phase 2-2	4	1,100	18.0	68.8	10	114		
		Phase 1	4	1,400	16.0	91.9	2	160	4大	
韓国	米멶	Phase 2-1	4	1,150	16.0	53.3	2	114 4大	釜山港	
平四 光陽 Pha	Phase 2-2	4 4	1,150	16.0	53.3	2 2		港湾		
		Phase 3-1 ICT	2	1,400 600	17.0 14.0	84.0 24.8	5	160)) 1	
	仁川	SICT	2	407	11.0	7.6	4	24		
		E1	1	257	12.0	10.2	2	12		
	77 NW /	東5番	1	240	12.0	9.6	9	12		
	平澤/ 唐津	東6番東7番	1 1	240 280	12.0 15.0	9.6 11.2	6 6	12 12		
	后件	東8番	1	280	15.0	11.2	9	12		
	4	港計	62	18,479	14.9	995.8	150	1833		
		浦西地区 SCT-9	3	783	12.5	30.3	7			
		浦西地区 SCT-10 浦西地区 SCT-14	4 3	853 640	10.5 9.4	30.7 21.8	7 4			
		外高橋1期	3	900	12.0	20.0	7			
	上海	外高橋2期	3	900	13.2	35.4	5			
		外高橋 3 期	2	600	13.2	130.6	4			
		外高橋 4 期 外高橋 5 期	4	1,436 1,300	14.2 14.0	155.0 163.0	14 12			
		Yanshan CT-1~3	16	5,600	n.a.	n.a.	n.a.		6+	
		Shekou	4	1,550	n.a.	51.4	n.a.			
中国	深圳	Chiwan	4	1,270	n.a.	40.0	n.a.			上海
		Yantian	9	2,355	n.a.	20.8	n.a.			
	寧波	BCT BLZCT	3 4	900 1,238	n.a. n.a.	75.7	n.a.		19ホフト/	
	-da 111	Xingang CT	3	659	n.a.	n.a. 22.5	n.a. n.a.			
	広州	Qianwan CT	3	640	n.a.	n.a.	n.a.			
	青島	QQCT	8	2,686	n.a.	131.7	n.a.			
	天津	CSYCT	4 4	1,300	n.a.	75.7	n.a.			
	大連	CSXCT DCT	9	1,150 2,369	n.a. n.a.	n.a. 99.4	n.a. n.a.			
		巷計	99	29,129	11.4.	77.4	11.4.			
	日	本	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00			74
比較	中		1.34	1.22	1.05	1.00	0.61			1,74
	韓	本	0.84	0.78	1.05	1.20	0.91		937	1,21

⁽注)港湾生産性は日本と韓国が 2008 年,中国は 2006 年の施設情報によるもので厳密な比較ではない 点に注意が必要。

(出所) 韓国, 国土海洋部の内部資料 (2010年4月発行, 非売品)を参考にして作成

4.2 ハブ港湾の競争力問題

北東アジア地域のコンテナ港湾間のハブ港湾をめぐる競争が注目されている。ハブ港湾を決める評価要因のなかで、基幹航路サービス、積替え率、港湾の規格と生産性、マーケティングという4つの側面で日中韓の主要港湾を比較してみる。

①基幹航路サービスと関わる欧州および北米の基幹航路の就航便数(便/週)について、日本の京浜港と韓国の釜山港と中国の上海港を比較してみると、2001~08年の間に、日本は24%減少(48.7 便から37 便)、韓国は10%増加(41 便から45 便)、中国は222%も増加(18 便から58 便)したことが分かる。②積み替え率(国内外を含める)に関するデータから、2008年度において横浜港が約12%、釜山港の43.2%、上海港が約10%である。③港湾の規格と生産性の面では、バース数や岸壁延長などの規格の項目で主要港湾を比較している表7によれば、日本の6大港の施設はバース74 個、岸壁の総延長2万3,814 m、水深10~16 m、ターミナル総面積8,27ha、ガントリークレーン(GC:gantry crane)165基となる。韓国の4大港の施設はバース62 個、岸壁の総延長1万8,497 m、水深11~17 m、ターミナル総面積996ha、GC150基となる。

中国の場合,データ入手の制限があるために 2006 年基準の数値となるが,バース 99 個,岸壁の総延長 2 万 9,129 mである。一般的に港湾生産性を表す岸壁 1 m当たりの年間取扱量で,日韓中の主要港湾を比較してみる。分析対象となる 2008 年(中国は 2007 年)に,日本の 6 大港が 599 TEU/m 年,韓国の 4 大港が 937 TEU/m,中国の 6 大港が 2,522 TEU/m であり,中国の生産性が圧倒的に高い。より分析対象の港湾を絞って京浜港,釜山港,上海港の生産性を計算すると,京浜港 743 TEU/m,釜山港 1,215 TEU/m,上海港 1,749 TEU/m であり,釜山港の生産性は京浜港の 1.64 倍,上海港の 0.69 倍である。この分析結果より,中国のコンテナ港湾が非常に高い水準で稼動しているため、今後の追加的な港湾施設投資も必要となることが予想される。

④主要港湾が行う積み替え貨物に対する誘致策(インセンティブ)を概略的に比較する。日本は主要港湾における集荷量増大のため、ボリューム・インセンティブと新規航路開設による港湾施設使用料の減免、荷役料の引下げなどの包括的なインセンティブを提供している。韓国の釜山港も船社に対するボリューム・インセンティブに加えて、近海船社向けの積み替え貨物インセンティブ、ターミナル運営者向けの貨物営業成果に対する補償金などを盛り込んでいる。また、中国の主要港湾は誘引策として積み替え貨物に対する荷役料減免、新規航路の開設時による港湾施設使用料の減免などを提示している。

4.3 日韓中のコンテナ港湾サービスの需給分析

今後の港湾の施設能力を調査した OSC(Ocean Shipping Consultant)の資料 (注6)から,2015年までの日韓中の主要港湾が予定する投資計画に基づく施設能力が分かる。そこで,日本の6大港は東京港と名古屋港の港湾拡張計画があるため,2015年に2,560万 TEU となる見込みであると。韓国の場合は,釜山港と光陽港に対する持続的な港湾開発計画があるため,同年3,458万 TEU まで能力増加が見込まれる。さらに,中国では地方自治体が行う多数の港湾開発計画があるため,同年1億4,630万 TEU まで能力増加が予想される。

表8 3ヵ国の主要コンテナ港湾の需給分析

(単位:百万 TEU)

FEI	进动车		需要実	績値		2015 至	下の需要	予測値		2015 年6		差の分析	批法法
国	港湾	2006年	2007年	2008年	3年平均	3%増加	5%増加	10%増加	施設能力	3%増加	5%増加	10%増加	期待值
	東京	3.70	3.72	3.73	3.72	4.44	4.98	6.58	4.15	-0.29	- 0.83	-2.43	- 0.67
	横浜	2.98	3.18	3.20	3.12	3.73	4.18	5.53	4.10	0.37	-0.08	-1.43	0.06
	神戸	1.99	2.02	2.04	2.02	2.41	2.70	3.57	2.60	0.19	-0.10	-0.97	-0.01
日本	大阪	1.91	1.97	1.95	1.94	2.32	2.60	3.44	2.55	0.23	-0.05	-0.89	0.03
11/4	名古屋	2.51	2.64	2.63	2.59	3.10	3.48	4.59	3.45	0.35	-0.03	-1.14	0.09
	博多	0.65	0.70	0.72	0.69	0.82	0.92	1.22	1.15	0.33	0.23	-0.07	0.26
	6大港	13.74	14.23	14.27	14.08	16.81	18.87	24.94	18.00	1.19	-0.87	-6.94	-0.24
	その他	2.88	2.93	2.89	2.90	3.46	3.89	5.14	7.60	4.14	3.71	2.46	3.84
	日本計	16.62	17.16	17.16	16.98	20.28	22.75	30.08	25.60	5.32	2.85	-4.48	3.60
	釜山	12.04	13.26	13.41	12.90	15.41	17.29	22.86	21.18	5.77	3.89	-1.68	2.97
	光陽	1.77	1.74	1.81	1.77	2.12	2.38	3.14	8.80	6.68	6.42	5.66	6.30
韓国	仁川	1.38	1.66	1.70	1.58	1.89	2.12	2.80	2.30	0.41	0.18	-0.50	0.07
井中 [四]	3 大港	15.19	16.66	16.92	16.26	19.41	21.79	28.80	32.28	12.87	10.49	3.48	9.33
	その他	0.78	0.33	0.38	0.50	0.59	0.67	0.88	2.30	1.71	1.63	1.42	1.60
	韓国計	15.97	16.99	17.30	16.75	20.00	22.45	29.68	34.58	14.58	12.13	4.90	10.93
	上海	21.71	26.15	27.98	25.28	30.19	33.88	44.79	32.10	1.91	-1.78	-12.69	- 7.95
	深浅	18.47	21.10	21.41	20.33	24.27	27.24	36.01	21.30	-2.97	- 5.94	-14.71	-10.90
	寧波	7.08	9.36	11.23	9.22	11.01	12.36	16.34	15.50	4.49	3.14	-0.84	0.89
	広州	6.60	9.20	11.00	8.93	10.67	11.97	15.83	10.10	-0.57	-1.87	-5.73	-4.05
中国	青島	7.70	9.46	10.32	9.16	10.94	12.28	16.23	14.50	3.56	2.22	-1.73	-0.01
1 1 12	天津	5.95	7.10	8.50	7.18	8.58	9.63	12.73	14.60	6.02	4.97	1.87	3.22
	大連	3.21	3.81	4.50	3.84	4.59	5.15	6.80	7.60	3.01	2.45	0.80	1.52
	7大港	70.72	86.18	94.94	83.95	100.24	112.50	148.72	115.70	15.46	3.20	-33.02	-17.30
	その他	13.30	17.37	18.36	16.34	19.51	21.90	28.95	30.60	11.09	8.70	1.65	4.71
	中国計	84.02	103.55	113.30	100.29	119.75	134.40	177.67	146.30	26.55	11.90	-31.37	-12.60

(出所) UNCTAD (2009), 韓国海洋水産研究院(各年版), 日本国土交通省の統計ホームページ(http://www.mlit. go.jp/k-toukei/saisintoukei.html), Ocean Shipping Consultant (2007) のデータを利用して計算

引き続いて、日韓中の主要コンテナ港湾の 2015 年の需要について、2006 ~ 08 年の 3 ヵ年 の平均値を 2009 年(基準年度)の需要であると考えて^(注7)、今後予測され得る年平均増加を 3% 増、5%増、10%増のように決め、3 つのケースから各々の予測需要を求める。

以上の OSC の 2015 年の施設能力供給データから各々に計算された 2015 年の需要データを 引用すると、2015 年におけるコンテナ港湾の需給格差予想がえられる。より精緻な需給格差 を求めるため、日韓中の経済状況に合わせて予測需要に使う 3 つの年平均増加率(3%増、5%増、10%増)の発生確率を設定し(詳しくは注8参照)、期待値を求める。需給分析結果を整理した表8をみると、日本の6大港の需給格差は24万 TEU の供給不足になり、日本全国では360万 TEU の供給過剰が予想される。また、韓国の3大港の需給格差は933万 TEU の供給過剰を示し、韓国全体では1,093万 TEU の供給過剰が予測される。さらに、中国の7大港の需給格差は1,730万 TEU の供給不足となり、中国全国でも1,260万 TEU の供給不足が見込まれる。

5. 日韓中の域内物流協調の必要性

5.1 域内物流における政策と市場の関係

国家物流政策は物流活動の全般に直接的な影響を与え、産業が持続的に維持および成長する上にも、さらに企業経営の成果を成し遂げることにも間接的に大きな影響を与える。このように重要な物流政策は、法令制度、行政システム、インフラ・システムという3つの要因で機能

している。

特に、国家港湾物流政策においては、港湾産業や海運産業、その他の物流業に直接に関わる法律、行政機関、港湾や船舶などのハードやサービスおよび価格の体系などのソフトのインフラが政策目標の下で有機的に構築され、かつ組織化されて機能する。物流政策の主たる目標は国民経済と民間活動、とりわけ企業経営を促進して福利と効用を増進させることにある。企業経営に関わる物流活動は、調達と生産、そして販売でコスト削減と品質向上へ貢献する必要がある。物流活動の5大要素である輸送、保管、荷役、包装、情報管理が有機的に協調し、国内外のビジネスで効率的かつ効果的に物流目標を達成するため、港湾業、海運業、他の物流業等の合理的な物流市場を整える必要がある。

日韓中の域内物流について考えると、輸出入貨物の移動と保管に関わる法制度、行政システム、インフラ・システムがある。まず、海上運送や港湾事業、通関や港湾運送等に関わる法律や法令等が法制度を形成し、さらに中央政府と地方自治体、および各団体機関が法制度に基づいて政策の立案、施行、運営、監督の役割機能を果たし、港湾投資や港湾運営管理の機能が正常に働いている。また、海上輸送では市場競争原理が働くように規制緩和する一方、日本籍の船舶と船員への育成支援政策も盛り込み、海運業の競争力向上に資する例もある。このように3ヵ国において、域内物流政策は、意図した目標を達成するための効果的かつ効率的な政策を立てることが必要である。そこで、効果的かつ効率的な政策の成立条件を考えると、条件の1つは、政策の市場指向性である。言い換えれば、政策が影響を与える市場およびそれを利用する民間企業の要請を反映すべきである。もう1つの条件は、政策の適時性(時間と内容)である。つまり、政策目的に関わる遂行の時期と期間を明確に定め、適切な施策を適度な強度で施すべきである。今日の日韓中の域内物流市場では、物流に関わるコスト削減、輸送リードタイム短縮、在庫管理等の付加価値機能の強化が進められ、域内市場で構築された SCM を強化する動きが中心的である。そこから3ヵ国の域内物流政策は、域内市場にある港湾物流サービスの利用者と供給者がともに効率的にビジネスができるように機能しなければならないことが分かる。

5.2 日韓中の域内物流に関する政策比較

経済発展の動力としてグローバルな市場の重要性が益々高まるなかで、3ヵ国の海運船社や港湾管理運営者、そして域内物流事業者は、域内物流の利用者側である荷主企業のSCM戦略を支援する協力者として新たな戦略行動をみせている。言い換えれば、域内の物流サービス供給者は荷主のグローバルの商品競争力を高めるため、物流コストの削減、商品の物流リードタイムの短縮、物流付加価値に対する要請に対応できる物流サービス・システムの構築に取り組んでいる。そういう市場行動の背景のもとで3ヵ国は、域内物流市場の需要と供給がともに成長できるような支援制度を作り、SCM競争優位性(時間価値増進と在庫削減が代表的である)が域内で十分に確保できる政策的協調と共同遂行が求められる。

著者が日韓中の近海物流政策に焦点を絞り、3ヵ国の海運産業、港湾の開発および管理運営に関する事業の法制度を比較研究した結果によれば(注)、第1に、近海物流に関わる事業分野への参入および市場開放について、3ヵ国はともに内航市場にカボタージュ(他国業者の船による国内運航の規制)が行われており域内海運には創意工夫を凝らす近海船社が出現し辛い環

境である^(注10)。第2に,港湾管理運営の事業について,日韓の場合は政府および自治体の所有および管理から民営公社による運営へ移転しつつあり,港湾施設の投資の担い手が官から民へシフトしているが,中国の場合は1985年に外資導入を始めてから,遅れた港湾開発および管理運営に関する法整備を整える前に自治体が主導する外資系との合弁事業が急速に進んで中央と地方との間に政策の食い違いが多発している^(注11)。第3に,近海物流市場の長期的な成長と発展に向けた近海外航事業と港湾運営事業(特に,ROROとフェリーに対応した港湾)への積極的な政策取り組みが乏しい。第4に,港湾運送事業(一般荷役)の参入障壁は依然と高く,荷役生産性を高めるための機械化や自動化にとって多少のハードルになっていることが分かる。最後に,域内でのSCM 戦略に資する物流情報化や物流団地(保税地区や自由貿易地区等)の整備と国際的物流人材の育成を支援する制度体系については,日韓中は物流政策での協力の必要性には同意してはいるが^(注12),目先の競争に目を奪われ具体的な連携政策を描いていない状況である。

6. 日韓中の域内物流問題に対する政策的協調の案

6.1 域内物流市場の政策協調の意義と分野

日韓中の域内物流の政策協調の意義は、近海海運事業と港湾管理運営事業に代表される今までの閉鎖的かつ競争本位に走る政策から脱皮し、域内物流市場の開放性を高め、さらに物流市場の環境変化に能動的に取り組む事業家精神を誘発しかつ促進することにある。

これまで、3ヵ国が一定の範囲内あるいは条件付きで、海運事業と港湾事業に関わる物流市場開放に向けた政策的な工夫を行ってきたことは事実であるが、今までの政策は統制の原理を主としながら、物流情報化や物流技術の導入、外資誘致という限られた範囲で市場の原理を活用していたと思われる。今後の域内物流の政策協調は、市場・自律の原理を主に取り入れなければならない。日韓中の経済協力がマクロ的観点のみならずミクロ的なビジネス関係からみても不可欠ものとなっており、域内市場に健全な物流事業者が育成され切磋琢磨できる良好な環境が築かれるように導くべきである。域内物流の効率的なシステム構築のため、日韓中の政策協調は、まず3ヵ国の域内物流のシームレスな体系作りに努める必要があるが、究極的には東アジアの物流市場にまで政策協調を波及させることも期待される。

ここで著者は域内物流に関する政策協調について、以下の3分野に関連して論じたい。

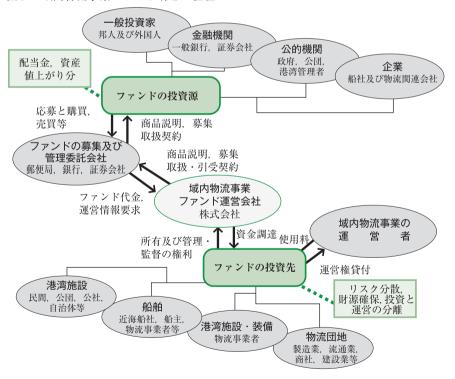
- ① 「健全な近海船社の育成に関わる政策協調」であり、将来域内物流における信頼できる海上輸送サービスを享受する上で欠かせない課題である。
- ② 「近海のコンテナ貨物輸送に最適化する港湾整備に関わる政策協調」であり、更なる域内物流の時間管理の重要性に応える荷役機能を取り入れた港湾整備が求められる。
- ③ 「域内物流事業ファンドの市場形成と促進に関する政策協調」であり、以上の2つの 課題を追求する際の財源確保の問題を解決する1つの有効な方法であると考える。

3つの政策協調の分野は、相互補完関係にあるために政策協調の上で域内物流システム効果を 最大限にする必要がある。この取組みの目標は、日韓中の増加する域内移動貨物を円滑に流れる ように必要な物流システムを整備し、その運営と管理を出来るだけ市場原理に任せ、利用者側の

図 2 政策協調の分野別の関係と域内物流事業ファンドの適用例 Cファンド RORO. フェリー等の 近海物流新規事業 政策協調の分野1 政策協調の分野2 補完性を持ち. "健全な近海船社の 近海輸送に最適化した 相互に制約として機能 育成" 港湾の整備" Bファンド A ファンド 具現化の一手段 近海輸送に資する 近海船社の投資船舶 (財源確保と組織化) 港湾開発 政策協調の分野3 "(仮) 域内物流事業 ファンド制度の整備' 域内物流 事業ファンドマーケット

図3 域内物流事業ファンド(仮)の仕組み

(出所)著者作成(以下同じ)



効用を高めることにある。政策協調での分野の①と②は、課題への取組みを行う際に各々が互いに制約条件として作用する。つまり、近海のコンテナ貨物輸送の問題(寄港地、航路編成、スケジュール、投入船腹量等)とそれを最適化する港湾整備の問題(位置、処理能力、背後地の特性、

特殊施設の有無等)との依存関係を考えて政策有効性を判断する必要がある。分野③は、課題を解決するための投資財源確保への有効な手段として機能する。以上の3つの分野とその関係を図式化したのが図2である。

因みに、政策協調の分野③で触れた「域内物流事業ファンド(仮)」の考えを説明すると、域内物流の効率化に資する事業(近海コンテナ輸送、コンテナ港湾の整備・管理運営事業、その他の物流事業)に投資する資金(船舶、港湾施設・設備、物流施設等)および既存運営権の確保に必要な資金調達を市場の余裕資金から当てる制度である(図3)。域内物流事業ファンドの制度が設立されるなら、各々の公的資金の投入が減少して政府の財政負担が軽くなることや民間経営の拡散、投資と経営の分離等のメリットが期待される。この制度を導入する最初の段階では、市場制度が矛盾しない日韓の間に予め試みることが賢明であると思われる。

6.2 分野別の課題

先ず、分野①「健全な近海船社の育成に関わる政策協調」では、この目的に資する公的資金による支援制度を構築することがもっとも望ましい。特に、日本の内航コンテナ事業者は資金力に苦しんでいるし、船舶投資に財政的な公的支援制度が求められている。従って、まずは支援対象の船社の選定基準や政策支援金の運営組織、運営方法等を議論することが現実的な順序である。この分野にも政策協調の分野③の域内物流事業ファンド制度を積極的に活用する方法があるだろう。つまり、公的機関からのファンドの出資がそれにあたる。

次に、分野②「近海コンテナ貨物輸送に最適化した港湾整備に関わる政策協調」では、港湾整備の際に従来行われてきた競争本位の3ヵ国の政策を見直すことから始め、さらに従来の戦略港湾と地方港というステレオタイプ的な考え方を見直す必要もある。例えば、戦略港の機能強化のための内航フィーダー支援と地方港の協力強化等のような政策を再考することである。ここでは、近海船社の専用ターミナルの整備、遠海船社のターミナルとの接近性の強化、高速コンテナ輸送船(ROROとフェリー船)の就航等に関わる整備事業等が主な課題である。港湾整備と近海のコンテナ貨物輸送網との有機的な協力を最も重視する観点が要求される。

最後に、分野③「域内物流事業ファンドの市場形成と促進に関する政策協調」では、初期段階にファンド対象の事業や資産等を定義することが大事である。その際に域内物流事業の効率化に資するものに比重を置くことが求められる。そして、ファンド商品の性格は域内物流事業計画の規模や必要とする資産金額の耐久年度、収益性等を考慮し、漸次的にファンド内容を多様化することが望ましい。また、ファンド運営事業に対する資格制限と民間投資家の投資所得に対する時限的な租税特例および他の保護措置等の規制が必要である。加えて、域内物流事業ファンド市場の中長期的な発展を目指し、日韓中の物流事情と金融取引に精通した専門家の育成が求められる。以上で述べた課題を遂行する際、日韓中は共に海運および港湾の事業に関わる規制緩和と市場開放を一層進めることが大切であろう。

注

(注 1) 例えば、日韓航路と日中航路が釜山港の積み替えサービスを利用して日中航路に類似する定期サービスが生まれる。

- (注2) 例えば、日韓航路のフィーダー貨物は域外の第3国あるいは域内の相手国へ輸出入されるため、域内の他国港湾で積み替えられる。フィーダー貨物のうち、域外の第3国へのものが約6割、域内の相手国へのものが残り4割を占める。
- (注3) つまり、日本側(韓中間では韓国も含む)から韓国または中国へ輸出される貨物量に対する日本側(韓中間では韓国も含む)への輸入貨物量の比を表したものが域内輸出入インバランス率になる。
- (注4) まず、ローカル貨物輸送量ではその2倍のコンテナ数が港湾取扱量となる。何故ならば、域内の輸出入港湾で1回ずつの荷役作業が生じるからである。第2に、積み替え貨物輸送量では域内向けと域外向けの2種類とに分けて、域内向け貨物には4倍のコンテナ数が港湾取扱量となり、また域外向け貨物には3倍が港湾取扱量となる。詳しく説明すると、域内向け貨物は輸出入港湾で積みと揚げの荷役作業に加えて積換港湾で2回の荷役作業が行われるためであり、他方、域外向け貨物は輸出入港湾の荷役作業の片方だけが域内港湾で行われるから積替港湾で2回の荷役作業を含めた3回の作業が行われるからである。
- (注 5) 詳しくは、日韓航路の積替貨物の取扱量は、86.3 万 TEU の 2 倍である 172.6 万 TEU となり、韓中航路の積替貨物の取扱量は、58.8 万 TEU の 2 倍である 117.6 万 TEU で、従って合計 290.2 万 TEU となる。
- (注 6) Ocean Shipping Consultant (2007)。
- (注7) 北東アジア地域のコンテナ貨物需要は着実に増え続けている中,2008年末にアメリカで発生した世界金融危機の影響により,2009年の貨物需要が約15%も落ち込んでいた。この2009年の数値は、特殊な要因によって起きた例外(バイアス・データ)であると判断するためである。
- (注8) 日中韓の異なる経済水準を鑑みて、3 つの平均増加率が起こる確率について、日本は3%増(60%)、5%増(30%)、10%増(10%)、韓国は3%増(25%)、5%増(50%)、10%増(25%)、中国は3%増(10%)、5%増(30%)、10%増(60%)と設定している。
- (注9) この研究は 2010 年度, 筆者が日本海洋政策研究財団 (OPRF: Ocean Policy Research Foundation) で客員 研究員として実施したものであり, 日韓中の法制度の調査に際して日本の場合, 海上運送事業法や内航 海運業法や港湾法, 海洋基本法等の 10 個の法令を, 韓国の場合は海運法や港湾法や物流政策基本法等の 10 個の法令を, さらに中国の場合は中華人民共和国国際海運序例や中華人民共和国港口法等の 7 個の法令を対象にしている。
- (注10) 韓国は2002年の改正海運法で、コンテナ輸送に際し、外航運送事業が認められた内航航路で国内貨物の営業を認めている。カボタージュが緩和された内航航路は、仁川港~光陽港~釜山港に限る。
- (注11) 中国政府は1994年以降, 増加する輸出入貨物の港湾需要に迅速に対応するため, HPHやPSA, そしてAPMT等のようなグローバル港湾運営者に経済特区の自治体に限り, 港湾の投資および管理運営を開放して来ている。2009年現在, 合弁事業によるターミナルが37ヵ所に上る。
- (注12)日韓中の域内経済協力強化に関しては1999年から3ヵ国の首脳会議が行われて,3回目の2010年度には「日韓中3ヵ国間協力ビジョン2020」の声明が出されている。一方,2006年から3ヵ国物流大臣会合が始められ,2010年まで3回に渡って域内物流の効率化のため、海陸一貫輸送等の具体的な課題への取組みを遂行している。

参考文献

オーシャン・コマース (各年版) 『国際輸送ハンドブック』 オーシャン・コマース

Informa (2011), Containerization International Yearbook 2010, UK.

Ocean Shipping Consultant (2007), East Asian Container Port Markets to 2020, London: Royal Haskoning Ltd.

UNCTAD (2009), Review of Maritime Transport 2009, UN.

韓国海洋水産研究院(各年版)『海運統計要覧』

韓国関税庁(各年度)『輸出入物流統計年報』

日本, 国土交通省のホームページ http://www.mlit.go.jp/

日本,(社)日本港湾協会 港湾政策研究所の港湾物流情報 http://www.phaj.or.jp/distribution/data/statistics.html

韓国, 国土海洋部のホームページ http://www.mltm.go.kr/portal.do

韓国、外交通商部のホームページ http://www.mofat.go.kr/