

環黄海圏港湾の競争の現状と協力の課題

韓国海洋水産開発院

金亨泰

Working Paper Series Vol. 2012-07

2012年6月

この Working Paper の内容は著者によるものであり、必ずしも当センターの見解を反映したものではない。なお、一部といえども無断で引用、再録されてはならない。

公益財団法人 国際東アジア研究センター

環黄海圏港湾の競争の現状と協力の課題*

金亨泰*

要旨

この研究は2000年代以後、新たな競争を展開している環黄海圏主要港湾の競争の現状を分析し、それによって展開される将来の構図を展望し、そこから発生すると予想される諸問題を解決して、環黄海圏全体の経済発展を支える核心的な国際インフラである港湾間の国際的な協力関係の構築のための課題について議論する。現在、環黄海圏における最も顕著な現象としては中国港湾の急成長を指摘することができる。それによって、従来、この地域でハブ機能を構築してきた韓国の釜山港や、台湾の高雄港、さらには香港の港湾は危機状況に直面している。ところが、これらの港湾も中国の積極的な成長戦略による危機状況から脱出するための対応戦略を打ち立てている。この研究では、中国や中国を囲い込む近隣諸国の港湾間で展開されている激しい競争の様子を貨物量、施設水準、港湾料金および政策の側面から分析する。それから、将来この圏域が更なる発展を図るためには、現在、展開されている熾烈な競争一辺倒よりは、競争と協力の両方を尊重する体制への転換が必要であることを提示する。

Keywords : 環黄海圏主要港湾, 自立港湾, 港湾間の協力, 自国貨物・自国港湾利用

※本稿は、2012年3月、国際東アジア研究センター(ICSEAD)で報告したものをもとにして加筆修正したものである。本稿の作成において、国際東アジア研究センターの研究職員から有益なコメントをいただいた。この場を借りて感謝を申し上げる次第である。なお、本稿は、あくまでも個人的な見解であり、本稿における誤りはすべて筆者に帰するものである。

※ 韓国海洋水産開発院(KMI), 研究委員

105-0045 韓国ソウル市麻浦区梅峰山路 25, E-mail : htkim@kmi.re.kr

第1章 問題の提起

環黄海圏港湾には現在二つの大きな流れが重なって起きている。一つは中国港湾と近隣諸国の港湾間で引き起こされている変化であり、もう一つの流れは韓国と日本の港湾をめぐる地殻変動である。

前者に関しては、従来、中国に隣接した外国の港湾が環黄海圏におけるハブ機能を遂行してきたが、2000年代の10年間、中国の港湾が自立機能を構築したことと関連する。北中国、韓国および日本を含む北部地域においては長い間、釜山港がハブ機能を果たしてきたが、その地位が揺れている。

香港、深圳、広州等珠江デルタ地域で構成される南部地域においては長い間、香港がハブ機能を遂行してきたが、その機能が今は深圳および広州等に代替されつつある。

さらに上海港、長江地域、高雄港等が含まれる中部地域においては¹⁾高雄港が、従来、中心機能を遂行してきたが、今や上海港へ代替されてから久しいのである。

このように中国を囲い込む隣接港湾のハブ機能が2000年代に入ってから停滞もしくは衰退する現象が発生する反面、北部地域においては青島港が、南部地域においては深圳港と広州港が、中部地域においては上海港がそれぞれ圧倒的な地位をみせつつある。このような構造変化は既存のハブ機能を遂行してきた港湾には相当の脅威を与えている。

一方、韓国と日本の港湾間でも大きな変化が起っている。1990年代以前までには環黄海圏における国際拠点の役割を果たしてきた日本の港湾が1990年代以後香港港、高雄港および釜山港の躍進によってハブ機能を喪失しつつある。これらの事態に直面している日本の港湾は、これに対応するための革新的な政策を積極的に展開している。このように現在、環黄海圏には中国港湾の急速な成長と、それに対する隣接諸国の港湾の対応戦略、韓国港湾のハブ機能の定着および深化に対応する日本港湾の積極的な対応戦略等が重なる現象が発生している状況である。このような各国港湾の攻勢と対応は、一方においては相互競争を促進しながら環黄海圏港湾全体の成長と発展をもたらすのであるが、他方においては競争による問題点も予想される。

このような環境変化をふまえて、この研究では環黄海圏港湾の最近の国際競争の現状を分析し、今後の競争構造を展望する。また、この競争によって予想される問題点を解決するための国際協力の方案を講じることとする。第2章では環黄海圏港湾の構造変化の内容を分析し、このような変化が引き起こされた根本的な要因でもある中国港湾の台頭および成長要因を究明する。第3章では中国港湾の成長に対応するために

1) 高雄港は南部地域および中部地域の両方に含まれるが、ここでは分析の便宜上中部地域に含まれるものと分類する。

とっている韓国、台湾、香港の港湾の対応戦略を調べることにする。また、中国および韓国の港湾からの脅威に直面している日本港湾の対応戦略も調べることにする。これらの分析に基づいて第4章では環黄海圏国際港湾間の競争環境や今後の方向を展望し、第5章ではこれらの競争によって引き起こされる予想問題を防止するための協力方案を講究・提案する。

第2章 環黄海圏における中国港湾の台頭および成長戦略

1. 中国港湾の台頭

環黄海圏は前述したように三つの地域へと区分される。北部地域、中部地域、南部地域がそれである。各地域におけるハブは、従来、釜山港、高雄港、および香港港であった。ところが、2000年代に入ってからこのような地位に変化が生じ始めた。中国の港湾が中心機能を遂行できるほど成長したのである。このような変化の様相を確認するために次の表を調べることにする。

〈表 1〉 環黄海圏北部地域の主要港湾のコンテナ処理実績の推移(単位：千TEU)

港湾	青島港(A)	天津港(B)	大連港(C)	合計 (D=A+B+C)	釜山港(E)	D-E
1996	810	-	-	810	4,725	-3,915
1997	1,030	-	427	1,457	5,234	-3,777
1998	1,214	1,018	475	2,707	5,946	-3,239
1999	1,540	1,302	740	3,582	6,440	-2,858
2000	2,120	1,708	1,011	4,839	7,540	-2,701
2001	2,640	2,010	1,209	5,859	8,073	-2,214
2002	3,410	2,410	1,352	7,172	9,453	-2,281
2003	4,239	3,015	1,670	8,924	10,408	-1,484
2004	5,140	3,814	2,211	11,165	11,492	-327
2005	6,307	4,801	2,655	13,763	11,843	1,920
2006	7,702	5,950	3,212	16,864	12,030	4,834
2007	9,462	7,103	3,813	20,378	13,270	7,108
2008	10,320	8,500	4,503	23,323	13,452	9,871
2009	10,260	8,700	4,552	23,512	11,955	11,557
2010	12,012	10,080	5,242	27,334	14,157	13,177
2011	13,020	11,500	6,400	30,920	16,185	14,735

出所：Containerization International[23]をもとに作成したものである。

〈表 2〉 環黄海圏中部地域の主要港湾のコンテナ処理実績の推移(単位：千TEU)

港湾	上海港(A)	寧波港(B)	高雄港(C)	A-C
1996	1,930	-	5,063	-3,133
1997	2,520	257	5,693	-3,173
1998	3,066	350	6,271	-3,205
1999	4,216	600	6,985	-2,769
2000	5,613	902	7,426	-1,813
2001	6,340	1,210	7,541	-1,201
2002	8,610	1,860	8,493	117
2003	11,283	2,772	8,840	2,443
2004	14,577	4,006	9,714	4,863
2005	18,084	5,208	9,471	8,613
2006	21,710	7,068	9,775	11,935
2007	26,150	9,360	10,257	15,893
2008	27,980	11,226	9,677	18,303
2009	25,002	10,503	8,581	16,421
2010	29,069	13,144	9,181	19,888
2011	31,700	14,686	9,636	22,064

出所：Containerization International[23]をもとに作成したものである。

〈表 3〉 環黄海圏南部地域の主要港湾のコンテナ処理実績の推移(単位：千TEU)

港湾	深圳港(A)	廣州港(B)	合計(C=A+B)	香港港(D)	C-D
1997	1,148	680	2,681	14,567	-12,739
1998	1,952	847	4,295	14,582	-11,783
1999	2,986	1180	6,327	16,211	-12,045
2000	3,994	1,430	8,292	18,100	-12,676
2001	5,076	1,730	9,506	17,900	-11,094
2002	7,614	2,180	13,975	19,144	-9,350
2003	10,615	2,762	13,377	20,449	-7,072
2004	13,656	3,304	16,960	21,984	-5,024
2005	16,197	4,685	20,882	22,602	-1,720
2006	18,469	6,600	25,922	23,539	1,530
2007	21,099	9,200	31,795	23,998	6,301
2008	21,414	11,001	34,576	24,494	4,931
2009	18,250	11,190	32,308	21,040	8,400
2010	22,510	12,550	38,569	23,532	11,528
2011	22,570	14,400	36,970	24,404	12,566

出所：Containerization International[23]をもとに作成したものである。

注：深圳港には塩田港，蛇口，赤湾，媽湾，Dongjiaotou港が含まれており，廣州港には珠海，南沙，黄埔，Neigang，三沙港が含まれる。

第1に、貨物量の取り扱い実績において中国港湾の優位性が顕著であるのが確認される。北部地域では2004年度まで釜山港が圧倒的な優位性を見せたが、2005年度以後、青島港、大連港、天津港の3つの港湾を合計した貨物量が釜山港を上回っている。それ以後、これら3つの港湾の貨物量の合計は釜山港を毎年上回っている。中部地域においても類似な現象が現れている。2001年度までには高雄港の貨物量が最も多かったが、2002年度からは上海港がこれを上回った。それ以後、上海港と高雄港の貨物量の格差は引き続き拡大し、高雄港はもう上海港を追い付くことができない状態へと定着した。南部地域も同様である。香港港は、従来、この地域で圧倒的な優位をみせたが、2006年度以後、深圳港と広州港を合計した貨物量が香港港を上回り始め、そのギャップは毎年拡大しつつある。

このような経緯より、今は中国港湾の地位が近隣諸国の港湾をむしろ上回っているのである。特に釜山港は北部地域では、いまだ最大の処理実績を見せているが、青島港の成長勢から深刻に追撃されている。最近の推移が続く場合、釜山港は今後2～3年以内に青島港に追い越される可能性が高い。このように中国を囲い込む近隣諸国の港湾がいままで主導してきた状況が変化し、いまは中国港湾がむしろ主導する環境へと変わっているのである。

第2に、北米やヨーロッパの幹線航路を運航する大型船の寄港数においても変化が発生している。中国港湾に対する遠洋航路の大型船の寄港が増加しているのである。具体的には次の表4に示す通りである。2000年代の10年間、北部地域の3つの港湾(青島港、大連港、天津港)においては23航路が48航路へと大幅に増加した。中部地域の上海港には23航路から69航路へと増加した。南部地域では広州および深圳港等の中国港湾における航路が29航路から92航路へと激増した。これに比べて北部地域の釜山港は35航路から40航路へと増加はしたものの、増加率は微々たる水準に止まっている。高雄港は42航路から29航路へと、香港港は71航路から60航路へとむしろ減少した。このように各地域においては中国港湾に対する大型船の寄港頻度の合計が近隣諸国の拠点港湾に対する寄港頻度を上回っているのである。

〈表 4〉 北米およびヨーロッパ航路の大型船の直接寄港頻度の推移

地域	港湾	2000	2005	2010
北部	釜山	35	48	40
	青島	12	20	25
	天津	7	10	14
	大連	4	7	9
中部	上海	23	62	69
	高雄	42	41	29
	寧波	5	37	50
南部	香港	71	90	60
	深圳	29	90	92
	廣州	-	-	5

出所：Ocean Commerce[1]をもとに作成したものである。

上記のような変化は中国港湾の地位を急速に引き上げることになった。2011年現在、世界10大港湾の中で中国の港湾が五つを占めている²⁾。中国港湾のこのような急成長ぶりは、従来、環黄海圏で局地的に展開されてきた国際港湾間の競争構図を環黄海圏全体の競争構図へと拡大させているのである。例えば、北中国および日本の貨物は、従来、釜山港をトランジットの拠点として利用したのに対して、今日においては上海港、香港港、シンガポール港等をトランジットの拠点としても利用しており、従来、シンガポールを主に経由してきた東南アジア地域の貨物が釜山港、上海港等を利用する現象も生じているのである。このように中国港湾の急成長は環黄海圏、さらには東アジア全体の国際物流にも大きな変化を引き起こしている。

2. 中国港湾の成長戦略

それでは中国港湾が、最近、このように急速に成長するようになった背景は何であろうか。それは次の二つによると思われる。一つは中国の急速な経済成長であり、もう一つは中国の港湾当局による「自立港湾の構築政策」である。まず、中国経済の急成長を分析する。次の表5は中国経済の急成長ぶりをよく表している。

2) 2011年度コンテナ処理実績において上海港が1位、深圳港が4位、寧波港が6位、広州港が7位、青島港が8位を記録した。Containerization International[23]

〈表 5〉 中国経済の主要指標の推移

年度	GDP		輸出入額(10億\$)				港湾貨物量	
	経常(10億元)	実質成長率(%)	輸出額	輸入額	合計	成長率(%)	1万トン	成長率(%)
2000	9,924		249	225	474		125,603	
2001	10,966	8.3	266	244	510	7.6	142,634	13.6
2002	12,033	9.1	326	295	621	21.8	166,628	16.8
2003	13,582	10.0	438	413	851	37.0	201,126	20.7
2004	15,988	10.1	593	561	1,154	35.6	246,074	22.3
2005	18,494	11.3	762	660	1,422	23.2	292,777	19.0
2006	21,631	12.7	969	791	1,760	23.8	342,191	16.9
2007	26,581	14.2	1,220	956	2,176	23.6	388,200	13.4
2008	31,405	9.6	1,431	1,133	2,564	17.8	429,599	10.7
2009	34,090	9.2	1,202	1,006	2,208	-13.9	475,481	10.7
2010	40,120	10.4	1,578	1,396	2,974	34.7	548,358	15.3
2000-2010 平均成長率(%)	15.0	10.4	20.3	20.0	—	20.2	—	15.9
2010/2000 増加比	4.04	—	6.34	6.20	6.27	—	4.37	—

出所：中国国家统计局[10]

中国は2000年代の10年間、年平均実質経済成長率が10.4%を記録した。輸出入金額の年平均成長率は20.2%を遂げた。GDP規模の側面では経常価格では4.04倍、実質においては2.71倍拡大した。10年前の中国の経済規模より1.7倍ほどの大きな新しい経済規模が誕生したことを意味する。このような急激な成長は貨物量の急成長を引き起こした。2000年度以後2010年度までの10年間、貨物量は年平均成長率15.9%を記録した。記録的な水準であるといわざるを得ない。このように急成長する貨物量进行处理のための港湾施設の整備は不可欠なことであった。このように中国の港湾が急成長した背景は何よりも中国経済の急成長、輸出入経済構造、それによって膨脹する貨物量の増加によるものに他ならない。

次には港湾当局による「自立的な港湾」構築の政策といえる。ここで「自立的な港湾」構築の政策とは自国貨物が自国港湾を利用するよう誘導する政策を意味する。中国は、従来、隣接する外国の港湾に多くのものを依存してきた。超大型船が寄港できる深水埠頭が足りなかったため、近隣諸国の港湾を経由して輸出入する機会が多かった。港湾施設の整備資金も足りなかったため、外資に依存する傾向が高かった。外国港湾に対する依存度の深化は中国経済に大きな負担になり、そこで外国港湾への依存構造からの脱皮は切実な課題であった。そこで推進された「中国貨物、中国港湾利用」政策は、従来、外国港湾に主に依存してきた依存構造からの脱皮過程を意味する。

今日の中国港湾の自立システムの構築は多様な方面で確認することができる。特に投資財源、建設技術、運営ノウハウ、マーケティング等で顕著である。従来は、これらの部門のほとんどを外国に依存してきた。しかしながら、徐々に、自国で調達する体制へと転換した。具体的なことを指摘すれば次の通りである。

第1に、投資財源の自国内での確保である。中国が対外開放を実施した当時、港湾施設の整備において最も困難なことは整備資金の不足であった。投資資金の不足によって各港湾当局と中央政府は外資の誘致に心血を注いだのである。外資の誘致を促進するために1985年度、中国政府は港湾に投資する外国企業にはターミナルの運営権以外にも法人税の減免およびその他の多様な税制インセンティブを与えることにした³⁾。この措置を通して誘致した外国資金を活用してターミナルを急速に拡充してきた中国は2000年代の後半、自国の港湾を運営するターミナルオペレーターや港務グループを市場に公開する画期的な措置を実施した。企業公開は証券取引所への上場を通して行われたのであるが、主に香港と上海証券取引所が主要対象になった。企業公開の現状は次の表に示されている通りであるが、港湾企業の公開は相当な人気を集めた⁴⁾。中国は現在、自国で確保した資金で施設投資を賄える状況にまで発展したのである。

3) この規程は「中外合資港湾埠頭開発プロジェクトに対する暫定優待規程」として1985年9月30日に実施された。この規程の中で外国人投資企業の誘致に関連する主要内容は次の通りである。まず、適用対象は30年間以上の外国人投資企業としてインセンティブは次の通りである。①固定資産の早期償却を認める、②関税および増置税の免除(ターミナルの建設に必要な装備、荷役機械、運送装備等輸入の時)、③法人税を50%減免(一般産業の基本は30%)、15年間以上の経営企業に対しては利潤発生後5年間免除、その後6-10年間7.5%適用、④地方税(法人税)の減免、⑤法人税および地方税の減免の延長可能、⑥運営収益の送金の時、所得税の免除、⑦料率決定自律権の保障(荷役料および関連料金)。⑧投資収入で既存埠頭の拡張または新規埠頭に再投資の時、既納付税金の40%の払い戻し、⑨付帯事業の投資を認める、⑩運営期間の延長を認める。金亨泰・成淑敬・李種必[5], p. 20.

4) 例えば、2010年9月に、上海証券取引所に上場された Ningbo Port Co. の場合、額面価額は1元であったが、5.32元で取引された。

〈表 6〉 中国におけるターミナルオペレーター及び港務グループの株式公開

主体	内容
SIPG	○ 2003. 1 設立 ○ 2006. 10 上海証券取引所に上場
Ningbo Port Co.	○ 2008. 4. 18 設立 ○ 2010. 9 上海証券取引所に上場 ○ 2010. 8 香港証券取引所にも上場
Qinhuangdao Port Group	○ 2010 上半期に上海証券取引所に上場
Yantai Port Group Ltd	○ 2010. 1. 16. 資本金33億6,600万元 ○ 今後上海(香港)証券取引所に上場予定
Tangshan Port Group Co. Ltd	○ 2010. 6. 18 上海証券取引所に企業公開
Dalian Port Company	○ 2005. 11 設立 ○ 2006. 4. 28 香港証券取引所に上場(H柱式) ○ 2010. 4 上海証券取引所にA柱式として新規上場
Jiangsu Lianyungang Port Co. Ltd	○ 2001. 10. 15 設立 ○ 2010年度に上海証券取引所に上場
Shenzhen Chiwan Wharf Holdings Ltd	○ 1993年度にShenzhen Stock Exchangeに上場
Xiamen International Port	○ 2005. 12. 9. 香港証券取引所に上場
Tianjin Port Development Holdings Ltd	○ 2006. 5. 24 香港証券取引所に上場
Shenzhen Yantian Port Ltd	○ 1997年度にShenzhen Stock Exchangeに上場

出所： 著者の調査による。

上海証券取引所に上場されている中国の港湾関連企業は SIPG, Tianjin Port Co. 等11社であり, 香港証券取引所に上場されている港湾企業は Dalian Port, COSCO Pacific, China Merchants 等9社である⁵⁾。

第2に, 港湾技術の確保である。ここには港湾インフラの建設, 荷役機械の開発および製造等が含まれる。これらの点に関連して, 上海洋山港は中国の独自の技術で完成した施設として知られている。今日の港湾荷役機械に関連して, 中国の企業が世界市場をほとんど独占している程度である。また ZMPCは2007年度に完全無人自動化ターミナルを開発した経験があり, 河北省のCaofeidian港に2011年度以後自動化ターミナルを2バース建設する計画を持っているといわれている。このようなことを考慮すれば中国はもう先端港湾技術を独自の確保できる水準へと発展したといえる。

第3に, 運営ノウハウの確保である。中国は開放当初には運営ノウハウの不足によって, 外国のグローバルターミナルオペレーターを誘致して対応してきた。それで香港の MTL, HPH, シンガポールの PSA 等のGTO(Global Terminal Operator)が誘致さ

5) 韓国海洋水産開発院[9]

れた。また、これらのGTOとの合弁方式を活用したこともある。これらのプロセスを通して多様なノウハウを獲得した。このような方式で獲得したノウハウをベースに自信を得た中国は港湾企業の民営化まで断行するに至っている。このような自信は外資に対する従来の49%制限の撤廃にもよく示されている。すなわち、今は100%外資企業との競争も可能になったとの自信で規制を撤廃したのである⁶⁾。さらに、2000年代の後半に入って断行した港湾の民営化を通して、中国は今、外国の資本に依存せず、自ら資金の調達および運営が可能であることを対外的に誇示している。このようなプロセスを経て中国は徐々に外国港湾に対する依存度を下げているのである。

また、運営ノウハウには運営ソフトの開発および運営も含まれる。2009年度にはSIPGが独自の国際物流におけるRFIDを活用した可視性技術（visibility technology）を完成した。物流保安においてはX線装備の世界最大輸出国としてすでに定評を受けている。このように中国はすでに港湾運営技術においても先進水準に達しているのである。

第4に、中国のマーケティング能力およびブランドの確保である。中国の港湾は規模面ですでにグローバルトップランキング10大港湾中の5つを占めている⁷⁾。これをベースにしてグローバルブランドを獲得している。上海港のSIPG社は2009年度にベルギーの Zeebrugge港に進出した。対象のターミナルは2006年度5月にオープンしたAPMターミナルとして2009年度に668,000TEUを処理したターミナルである。SIPG社の持ち分は225%である。一方、SIPG社は長江沿海の30数ヵ所の港湾に海運企業および物流合弁企業を設立し、運営している。Jiangyin Sunan International Container Terminal社の持ち分20%および Chongqing Jihai Shipping社の持ち分5%保有等が代表的な事例である。

上記のようなプロセスを経て中国は外国港湾に対する依存度を低下してきている。すでに膨大な施設を整備しており、今後にも引き続き施設整備を拡大する計画である。これは自国の増加する貨物量を自国港湾に寄港する超大型船ですべて処理するためである。また、外国港湾を経由する自国貨物量の流出を防止するためでもある。このような中国の自国港湾育成政策によって中国の港湾は今や環黄海圏全域におけるハブ機能を目指しているのである。

第3章 中国以外の環黄海圏港湾の対応

中国港湾の上記のような環黄海圏ハブ地位構築の政策は近隣諸国の港湾に相当の危

6) 2000年度に入って港湾投資は奨励業種として指定された。

7) 2011年度にコンテナ取り扱い貨物量において上海港が1位、深圳港は4位、寧波港は6位、廣州港は7位、青島港は8位をそれぞれ記録した。Containerization International[23]

機として作用している。そこでこれら隣接諸国の港湾は、従来、構築してきた港湾地位の下落を防止するための多様な政策を展開している。このような対応政策は国家や港湾によって多少異なる。その具体的な内容は次の通りである。

1. 釜山港

韓国の場合には次のような六つの側面で中国港湾の浮上に対応している。第1に、釜山港の施設拡充である。韓国政府は釜山港の施設拡充のために釜山新港を開発している。そこで貨物取り扱い能力を大幅に拡大した。釜山港の全体の標準荷役能力は2010年現在北港624万TEU、新港752万TEUとして合計1,376万TEUであり、2010年度実績1,416万TEUと類似な水準である。ところで、これはあくまでも標準的な荷役能力と実績値を比較した数字である。実際に処理可能な能力は標準荷役能力より30～50%大きい。ターミナルオペレーターは標準能力だけ処理するのではなく、処理可能な最大の貨物量を誘致しようとするためである。したがって、実際の処理能力は標準能力を大幅に上回る。

第2に、港湾背後団地の造成を拡大している。韓国政府は2000年代のはじめ頃、港湾背後団地を造成し始めた⁸⁾。全国の8ヶ所に港湾背後団地の開発計画を作成、造成しているが、その中で最も規模が大きいところが釜山港である。釜山港には北港地区、甘川港地区および新港地区の3つのところに背後団地が造成されている。この中で最も規模が大きいところが新港地区である。新港地区の港湾背後団地は「北部地区」、「西部地区」および「南部地区」の3ヶ所に開発されている。「北部地区」には2005年6月に整備が始められた以後、2010年12月に事業が完了し、1,204千㎡が造成された。「西部地区」には2013年度まで2,486千㎡を開発される予定で⁹⁾ 現在、整備が進められている。一方、「南部地区」は2006年度に作成された第2次「港湾背後団地総合計画」によって開発が計画されているが、まだ着工段階ではない。釜山新港の背後物流団地の開発計画および現状は表7の通りである。

8) 海洋水産部が2002年度に第1次港湾背後団地総合開発計画を作成した。

9) 国土海洋部[2]

〈表 7〉 釜山新港における背後物流団地の開發現状

地区	開発内容
北部	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 1段階の完成日は2005. 12. 31として開発面積は64, 998m² ◦ 2段階の完成日は2006. 12. 31として開発面積は424, 491m² ◦ 3段階の完成日は2008. 12. 31として開発面積は493, 896m² ◦ 4段階の完成日は2010. 12. 31として開発面積は220, 822m²
西部	◦ 1段階は造成中であり, 2段階および3段階も計画段階
南部	◦ 計画作成中

出所：釜山港湾公社[22]

第3に、港湾背後団地を自由貿易地域として指定した。自由貿易地域は外国人投資の誘致、輸出入・物流活動を促進するために政府が指定した特殊地域である。この地域に入居する企業には関税の留保もしくは払い戻し、附加価値税の免除等のIncentiveが提供される。特に外国人投資企業には法人税・所得税と固定資産税の減免が与えられる¹⁰⁾。韓国ではもともと製造業中心の産業団地を自由貿易地域として指定してきたが、2002年度に制度を改善して物流企業が入居できる港湾背後団地も自由貿易地域として指定できるようにした。それ以後、現在まで4ヶ所の港湾背後団地および1ヶ所の空港背後団地が自由貿易地域として指定されている。また、この中で最大規模を見せているところが釜山港である。釜山港には2002年度以後現在まで9, 452千m²が自由貿易地域として指定されている¹¹⁾。

第4に、グローバル物流企業を誘致している。グローバル物流拠点として開発している釜山新港の背後団地における誘致企業は2010年12月現在、30社である。これからも入居企業はさらに増えると予想されている¹²⁾。

10) 入居企業に対するインセンティブは次の通りである。①施設財、原材料、建築材等を搬入する場合、輸入関税の留保、②域外加工制度の認定、③遊休化された施設機材および生産製品の国内搬入を認定、④入居企業に対する各種の負担金(交通誘発負担金、外国人投資企業は雇用義務)の免除、⑤その他入居企業に対する資金支援(技術開発活動および人力養成に必要な資金の支援、医療、教育および住宅施設等に要する資金の支援)。さらに外国人投資企業(外国人投資持ち分10%以上の合弁も含まれる)に対するインセンティブは次の通りである。①賃貸料の減免(1千万\$以上投資の時の賃貸料は10年間100%減免)、②租税減免(関税の留保、払戻しおよび付加価値税の免除、1千万\$以上の製造企業および500万\$以上を投資する外国人企業には法人税、所得税の3年間100%、2年間50%減免、財産税は最長15年間50～100%減免、③その他の支援(外国人投資、入居許可、建築許可等、一括行政サービスの提供)

11) 2002年1月、北港地区が自由貿易地域として最初指定された以後、2005年度には新港地区のコンテナ埠頭と北部地区の港湾背後敷地が自由貿易地域として指定された。2007年3月には国際船用品センターの敷地(28千m²)とLME倉庫近辺の物流敷地(26千m²)が指定された。また、2009年9月には新港地区の背後団地を含めて現在は総面積は9, 452千m²へと拡大された。

12) 1社を除外したすべての業者が海外の優秀企業とのConsortiumで入居している。入居した海外企業の国籍は日本(12社)と中国(8社、香港含まれる)が圧倒的比重を占めており、インドネシア、シンガポール等の東南アジア地域とカナダも含まれる。

第5に、港湾貨物量の創出を促進するために港湾型自由貿易地域に入居可能な対象企業を製造企業にも拡大する制度改善を実施した。従来、港湾区域には物流活動以外は認められなかったが、2009年度に港湾法を改定して製造活動も行われるようにした。

第6に、港湾料率を引き下げている。港湾料率には港湾施設使用料、荷役料、その他のインセンティブ等がある。この中で港湾施設使用料に関連しては次のような料率減免を取っている。一つは、輸出入貨物に対する貨物入港料(wharfage)を30%減免している。二つにはトランジット貨物に対して貨物入港料(wharfage)を減免している。三つには荷役料の引き下げである。釜山港の荷役料水準は2000年代の後半になって急激に引き下げられた。これは施設需給の不均衡およびターミナルオペレーター間の過当競争が原因であるといわれている。そのため原価以下の料率によってターミナルオペレーターの経営赤字が深刻であり、これを解消するための経営構造調整も行われている。港湾荷役料に対しては国家が介入して決定するのではなく、市場で決定される。つまり、港湾市場の構造によってこのような現象が発生しているのである¹³⁾。四つにVolume Incentive 制度である。Volume Incentive は釜山港へ誘致したトランジット貨物量が前年度よりもっと多く処理した場合、および新規のトランジット貨物量をもたらした船会社に対して与えるものである。

以上のような港湾施設の拡大、港湾料率の引き下げ、港湾背後団地の造成および自由貿易地域への指定、グローバル企業の誘致等の政策を通して釜山港はトランジット貨物量の誘致を促進している。このような政策推進の成果として釜山港は中国港湾の攻勢的な政策にもかかわらず、北部アジアの最大のトランジット機能を維持している。

2. 香港港

香港港の場合には次のようないくつかの側面で危機状況に対応し、対応戦略を推進している。第1に、香港港は2006年度から「香港再起戦略」を本格的に推進した。これは当時シンガポール港に追い越されて港湾の競争力の喪失現象を防止する必要があるからである。この戦略には27の細部推進課題が提示されており、相当のものは実際に移された。その中で海運・港湾と関連するものとしては2006年2月に行われた「船舶および港湾課税条例」の改定を指摘することができる。これを通して登録船舶の燃料費の減免と遠洋船舶に対する港湾施設使用料の引き下げ措置が取られた。さらに2007年1月には珠江内のバージ運送の活性化のために珠江運航船舶に対して複数進

13) 荷役料の水準は日本の30%、上海港の80%、香港港の40%、北米港湾の25%に過ぎないと調査されている。吉光受[3]

入(入港)許可証の発給および香港船舶の登録費引き下げ措置が取られた¹⁴⁾。また沿岸船舶に対する免許料の引き下げ、背後地の提供、バージ施設の拡充等の措置が実施された。第2に、トラック運送費の引き下げを推進した。従来、香港の物流産業の競争力を大幅に弱化した最大の隘路要因のなかの一つは4-up-4-down規制であった。これによって中国との間を運送するトラック運送費が非常に高かった。ところで中国が従来、取ってきた「4-up-4-down」規制が2005年1月には「2-up-2down」へと改善された。さらに2007年度になってからはこれが完全に終熄されたのである¹⁵⁾。この措置によって道路運送費が40%程度引き下げられた¹⁶⁾。

第3に、港湾荷役費の引き下げである。最近、香港の港湾荷役費は30%程度引き下げられた。この措置は中国港湾との競争によるものといわれている。

第4に、中国との効率的な道路ネットワークの連携である。香港政府は中国貨物の香港内における移動が円滑に行われるための方案を講じた。その具体的な方案として提示されたのが中国本土との道路連結の戦略である。これを実現するために香港政府は2007年10月、中国との内陸運送ネットワークの強化を目的にする“10大建設プロジェクト”(Ten Major Infrastructure Projects)を発表した。このプロジェクトには香港～深圳～珠海高速道路(Hong Kong～Shenzhen～Zhuhai Corridor)建設事業が含まれている。この道路は香港と華南地域を一つの道路で連結する構想として、いくつかの建設プロジェクトとして構成されている¹⁷⁾。50kmに及ぶ Hong Kong～Zhuhai～Macao Bridge(HZMB)の整備事業は2009年度12月に着工し、2015-2016年度に完成を予定している。

第5に、Hong Kong～Zhuhai～Macao Bridgeを通過する貨物の通関と旅客の検疫の効率化が必要と認識、香港政府は2009年度香港内にHong Kong Boundary Crossing Facilities 建設を推進することを決定した。この事業は2010年8月に着工され、2016年度に完成する予定である¹⁸⁾。

14) 韓国海洋水産開発院[6]

15) 中国が、従来、とってきた「4-up-4-down」政策は香港物流産業の競争力を悪化させた最大の要因であった。「香港から中国へ輸送される香港のトラック、運転手、トレーラー、空コンテナはコンテナ荷役は作業の場所において同一の運転手、トラック、トレーラー、コンテナを香港へ輸送しなければならない」という規制である。ところで、2005年1月この制度が「2-up-2down」へと改善された。つまり、運転手が輸送していったコンテナを置いて、他の積コンテナを積んでもって来ることができたのである。2007年度以後、この規制は完全に撤廃された。

16) 規制の撤廃以前には国境通過トラックに対する廣東省政府の免許手数料が月に6,000HK\$, 廣東省政府はこの免許を香港-中国 Joint Ventureだけに与えた。また、この企業は香港トラック運転手に免許を賃貸し、賃貸料がトリップあたり300HK\$であった。香港トラックは1日1.2トリップとして利用率が非常に低くてトリップあたり運送費が相当高かったのである。

17) Hong Kong～Zhuhai～Macao Bridge(HZMB), Hong Kong Link Road(HKLR), Hong Kong Boundary Crossing Facilities(HKBCF), Tuen Mun～Chek Lap Kok Link(TM-CLKL), Tuen Mun Western Bypass(TMWB), 等である。

18) 香港政府[24]

これらの事業が完成する場合、珠海、香港および深圳は一つの道路によって連結されることになる。このように香港は国境通関手続きの簡素化、国境通関免許コストの引き下げ等の制度改善とともに中国本土との道路連結等、中国との迅速かつ、低廉な物流システムを講究・実施している。

3. 高雄港

高雄港も中国港湾の攻勢に対応するために多様な政策を展開している。高雄港の対応は主に台湾政府次元で推進されているが、その主要内容は次の通りである。

第1に、GLC(Global Logistics Center) プロジェクトを推進している。これは2002年度以後推し進められているプロジェクトとして台湾をグローバル物流センターとして育成しようとする政策である。これによって2007年度まで19ヶ所の intelligent type industrial parkがGLCとして指定された。さらに製造企業中心の Export Processing Zoneの中に倉庫や流通センターが整備・入居できるように機能を転換した。そこで2001年度以後11ヶ所のGLCが設立される成果が現れている。

第2に、港湾を自由貿易地域として拡大・指定する措置を実施した。このために2003年度に“Act for the Establishment and Management of Free Trade Zone”を制定した。また、2007年度には5ヶ所のFTZを指定した。指定されたFTZとしてはTaoyuan Air Cargo Parkを始め、Keelung Port, Taipei Port, Taichung Port, Kaohsiung Port 等がある。これで4つの主要港湾すべてがFTZとして指定されたのである。またFTZには2008年度まで145社が入居しており、599億NTDの投資を誘致する成果を上げている¹⁹⁾。

第3に、2008年12月台湾海峡の兩岸間の直航問題を解決した。また、引き続き直航可能な港湾の範囲を拡大している。これで台湾の国籍船が中国の港湾へ直接入出港できるようになった。この措置によって100万TEUに及ぶトランジット貨物量が香港港から台湾へ移転すると予測されている。この措置は高雄港および台湾の競争力を強化するものと展望されている。

4. 日本の港湾

日本は2009年度以後「戦略港湾」育成政策を推進している。従来、日本は「スーパ中樞港湾育成政策」を推進してきたが、期待通りの成果を獲得できなかった。当時スーパ中樞港湾として選ばれた東京湾内の東京港と横浜港は相互熾烈な競争関係を維持してきた。また大阪湾内の大阪港と神戸港も熾烈な競争関係を維持してきた。そこで超大型船が頻繁に寄港できるほどの貨物量をスーパ中樞港湾に集中することができ

19) Yang, Yi Chih[21]

なかった。その結果、国際的な次元のスーパー中枢港湾の育成効果が現れない結果になったのである。

このようなことを反省して日本は2009年度以後「戦略港湾」育成政策を推進することになった。国際ハブ港湾として育成しようとする戦略港湾を日本全国に2つの港湾に集約させた。「選択と集中」原理をさらに強化し、戦略港湾を育成しようとするこの政策によって2010年8月に京浜港と阪神港が「戦略港湾」として選定された。また東京湾内の3つの港湾と大阪湾内の2つの港湾はそれぞれ一つの港湾として運営されるために統合することに決定された。非常に革新的な政策が推進されているのである。

戦略港湾の目標は釜山港等外国の港湾へ流出される日本の貨物の自国回帰にある。この政策目標を達成するために日本政府は多様な支援策を講じている。第1は、統合する港湾運営会社に対する税制支援である。統合する港湾運営会社の競争力を強化するのが最も重要であると判断した日本政府は統合会社に税制等強力な支援を講じている。第2に、超大型船を受け入れる高規格埠頭の岸壁建設費に対する無償貸し付けである。第3に、戦略港湾と地方港を連携して輸出入貨物を輸送するフィーダー船に対する支援である。第4に、ターミナルゲート出入り手続きの簡素化および自動化である。これはターミナルオペレーターと荷主、船会社、港湾当局間の情報送受信システムの構築で推進している。第5に、港湾近隣の交通状況を考慮したトラック通行が行われるよう港湾近隣地域の混雑情報をリアルタイムで提供している。代表的なものとしてコンテナ物流情報サービス(COLINS)を挙げることができる。このサービスは国土交通省港湾局が開発して、2010年4月に開始したサービスである。このシステムは荷主およびフォワーダー等関連事業者間にコンテナ情報を共有するため、Web Siteに情報システムを構築し、これを利用してコンテナターミナルゲートで発生する混雑現象を回避できるようにしている²⁰⁾。

このように日本政府は自治体および民間と共同で戦略港湾育成政策の目標を達成するための努力を傾注している。

第4章 環黄海圏港湾の競争の現状と今後の展望

以上で分析したように中国の「自国貨物、自国港湾利用」政策は隣接する諸国の港湾に大きな変化を引き起こしているのがわかる。従来、近隣諸国の港湾に依存してき

20) このシステムで確認できる情報は ①輸入コンテナのCYへの搬出情報、②船舶動静情報、③埠頭地区の混雑状況に対するカメラ画像情報、④ゲートオープン時間情報、⑤無料装置期間およびDemurrage許可期間情報等である。このような各種情報をインターネットで確認できる。このシステムの導入で予想される期待効果としてはインターネットを通じたターミナル情報の把握、コンテナターミナルゲートでのトラックの混雑の予防およびトラック運送業者の効率的な配車等である。

た中国が自立港湾を構築しようとする意志は超大型船が直接寄港できる港湾施設を拡充し、資金・技術・運営ノウハウ等を外国に依存しない体制の構築として現れている。ところで、このような中国の自立港湾構築政策は近隣諸国の港湾からの強力な対応を招来する新たな現象を引き起こしている。韓国、台湾、香港すべて従来のハブ機能を喪失しないよう施設建設の拡大、背後地域の拡大、外国企業の誘致、効率的なネットワークの構築等を推進しているからである。一方、日本はこのような大きな流れの中でさらに韓国の港湾への依存度から脱皮しようとする政策意志を見せている。したがって、韓国の港湾は中国と日本の両国の港湾からの攻撃にさらされている状況に直面しているといえる。

ところが、中国は近隣諸国の港湾からの対応戦略にもかかわらず、自立港湾システムの構築をさらに強化している。さらに最近では背後地域を西部の内陸地域へと拡大し、背後地域との効率的な連携システムを構築している。これは環黄海圏内の貨物量の集貨中心地だけでなく、実質的なハブ機能を構築しようとすることを意味する。このような中国港湾の環黄海圏内におけるハブ地位の構築は、これまで中国貨物に依存してハブ機能を構築してきた近隣諸国の港湾に深刻な脅威を与えているので、これらの港湾も、このような脅威から脱皮し、従来のハブ機能を喪失せず、むしろ従来の地位の維持および強化のための多様な努力を払っているのである。

上記のようなプロセスの中で環黄海圏港湾間の競争は熾烈に展開されている。このような競争は、一方においては各国港湾の成長と発展を促進するものの、他方においては問題点も予想されるのである。この中で予想される問題点をいくつか調べると次の通りである。

第1に、料率競争が熾烈を極まることである。中国の青島港の場合、最近トランジットコンテナ貨物量に対しては荷役料を無料化している。さらに、目標貨物量を達成した船会社には荷役料の引き下げインセンティブを与えている。このような革新的な料率戦略は船会社の行動パターンに大きな影響を与えることに間違いないと判断される。すなわち、中国以外の港湾を経由して輸出入する自国貨物量の外国への流出を抑制するだけでなく、外国貨物の誘致も意図していることである。これは隣接諸国の港湾との競争により積極的に対応しようとする意図が含まれているものといえる。

韓国の釜山港もトランジット貨物に対して Volume Incentive を提供している。その水準は2003年度以後現在まで毎年100億won程度である。このようなインセンティブはトランジット貨物の誘致に直接的な効果は現れないという国内の否定的な見解があるにもかかわらず提供されているのである。

日本の港湾もこのような雰囲気に対応している。2009年度以後推進されている戦略

港湾政策によって選定された戦略港湾は、日本内フィーダー貨物量の誘致のために多様なインセンティブを提供している。具体的には大型船インセンティブ、コンテナ船インセンティブ、新規航路開拓インセンティブ等であり、主要内容は次の通りである²¹⁾。

〈表 8〉 東京港のインセンティブの内容

項目	内容
Volume Incentive I	借り受けターミナルを利用する大型船を対象 入港料の上限額を5万GTに制限
Volume Incentive II	公共埠頭を利用するコンテナ船が対象 1船の揚げ積み量が基準量を上回る場合、岸壁使用料を30%減額
Feeder 輸送 Incentive I	登録したfeeder船およびコンテナ輸送はしけもしくは押舟が対象 岸壁使用料50%減額
Feeder 輸送 Incentive II	京浜3港と協定を締結した港湾との間を運航する内航Feeder船の入港料100%免除
新規航路開拓 Incentive	外航コンテナ船が新規航路を開拓し、初回入港料100%免除

出所：東京都港湾局[25]

注：2009.4.1～2012.3.31 適用

第2に、港湾施設の整備競争の熾烈化である。中国港湾の場合、施設の拡充規模や水準に対してはよく知られているのでここでは省略する。ただ、最近、一部地域においては施設不均衡現象が指摘されている。代表的な地域としては華東地域である。華東地域には多数の港湾が立地して熾烈な競争を展開している。上海港、浙江省の寧波-舟山港、江蘇省の太倉港等が挙げられる。この地域には施設が過大整備されているという指摘がある。この現象はこの地域に制限されるものではないともいわれている。このように中国の一部港湾で施設需給の不均衡現象が発生しているのは港湾開発および管理運営の地方化によるものという指摘もある。1984年度以後中国政府は港湾の開発、管理運営権を地方政府へ委譲し、地方政府が自律的に開発、管理運営するようになった。この措置は当時には非常に改革的な措置として評価された。港湾管理権を移譲された地方政府は港湾開発に熱心であった。ところが、その結果、多くの海岸線には港湾が建設される現象が発生し、港湾と港湾間の距離が短くなる現象が深刻になった。その結果、海岸線を他の用途で使用しにくい程度になり、ひいては港湾施設に対する需給不均衡まで発生するという指摘されている²²⁾。その結果、今日、一部地域

21) 東京都、川崎市、横浜市は、釜山港や国内他港の利用から京浜港に利用転換した輸出入コンテナ貨物に対し一定額を補助する制度実施している。40フィートコンテナ1本あたり5000円を補助するという基本メニューをベースにしながら、各港の特性に応じて独自の支援策を拡充した。国際コンテナ戦略港湾に選定されている京浜港の港湾管理者が、各港の埠頭会社と連携しながら、釜山港などを利用して輸出入されるコンテナ貨物について京浜港への利用転換を支援し、京浜港を基点とする海上コンテナ輸送の活性化を目指す。初年度となる2011年度は2010年12月から各港で開始されている。

22) 壽田敏[11], pp. 190～191.

の相当数の港湾では余裕施設があるといわれている。但し、正確な内訳は公開されていない。このような過度開発による弊害を防止するために2005年度に中央政府の国務院は「全国沿岸港口分布規則」を制定した。この規則は自治体の無分別な港湾開発を抑制するための中央政府のガイドラインとして機能している。

韓国の一部港湾でも需給不均衡が発生している。代表的な港湾としては光陽港があげられる。光陽港の施設不均衡は相当な水準として知られている。現在16個の大型バースが建設されているが、貨物量の規模は200万TEUを少し上回る水準に過ぎない²³⁾。釜山港の場合にも釜山港新港の整備によって余裕があると評価されている。

日本も類似な状況と評価される。日本ではターミナル運営方式が韓国および中国とは多少相異なる点があるものの、バースあたり取り扱い貨物量が中国および韓国に比べ大幅低い状況である。2010年度の基準でバースあたり処理実績において上海港が645,978TEU、釜山港が383,622TEUであったのに対して、東京港は285,663TEUに過ぎないものと計算された(表9)。このようなバースあたりも貨物量を考慮すれば、日本の場合、施設整備水準が貨物量を大幅に上回っているのが理解される。

〈表 9〉 韓中日3ヶ国における国際港湾のバースあたり処理実績の比較

区分	上海港	釜山港	東京港
実績(千TEU)	29,069	14,194	4,285
バース数	45	37	15
バースあたり実績(TEU)	645,978	383,622	285,663

出所：実績は Containerization International[23]の2010年データ，施設現状は各港湾当局の内部調査結果による。

第3に、自国主義的港湾政策の台頭および強化現象である。中国の一部港湾では、最近、寄港を引き揚げたAllianceの船会社に対して港湾利用に制限措置を取るといった情報が流れている。これは大型船隊の自国港湾に対する寄港を強制化しようとする措置として判断されるが、過当競争の結果現れた弊害の一つともいえよう。韓国の港湾当局は「東北アジアの中心港湾」という目標のもとで港湾政策を推進している。これは意図しているか意図していないかにかかわらず、近隣諸国の利害関係者を緊張させる政策として認識される。日本も同様である。日本の「戦略港湾育成政策」の推進背景と目標は比較的明確である。釜山港へ流出している日本の貨物量の回復に目標を置いてあるのである。このように環黄海圏の3ヶ国が取っている最近の港湾政策の基調

23) 2010年度に209万TEU, 2011年度に206万TEUを処理した。

は隣接する競争国の港湾へ流出されている自国の貨物量を回復するとか、近隣諸国の貨物量を自国港湾へ誘致しようとするのに目標が置かれている側面が強い。

このような環黄海圏における熾烈な港湾競争政策および競争構造は特別な措置が取られない場合、今後にも引き続き維持され、さらに強化される可能性が強い。その場合、自国内の港湾施設の開発をより強力に推進することになり、国内的には需給不均衡がさらに悪化する恐れもある。それによって港湾当局もしくは Terminal Operator の経営環境がむしろ悪化する可能性もある。また外部的にはさらに自国主義的港湾政策をとらせる要因にもなれる。このような現象が発生するのは、究極的に経済性の観点より、自国主義的な港湾体制の構築および環黄海圏の唯一のハブ港湾の構築という意志の結果として現れる現象としてあまり望ましくない現象であるといわざるを得ない。したがって、予想される問題から脱皮して、これを事前に予防するための環境の造成が要求されるのである。

第5章 環黄海圏港湾間の国際協力の摸索

上記のような状況を事前に防止し、解決していくためには環黄海圏港湾が環黄海圏を健全な成長のベースとして構築するための各国の意識への転換が必要である。そのためには環黄海圏港湾が相互協力する方案を講じて行かなければならない。

それでは環黄海圏港湾が協力方法を講じていくべき必要性は一体どこにあるのだろうか。それは次の理由によるものといえる。

第1に、環黄海圏には中国、日本、韓国等、世界経済を牽引する国家が位置している。したがって、今後にも世界経済の牽引役割が期待される。したがって、港湾に対してもそれに相応する役割が期待される。

第2に、韓中日3ヶ国の間にはFTA締結が期待されている。FTAが締結されるときには国境を超える投資および国際物流が活発に行われることと展望される。この地域は距離が相対的に短いので、国際物流サービスの品質は国内物流と同一な水準に要求される。このようにこの地域の国際物流を円滑に進めるためには国際物流の核心施設である港湾が効率的に機能しなければならない。ところで、現在のような熾烈な競争体制ではこれに応えるのが困難と判断されるのである。

第3に、国際物流の効率化に港湾は必修不可欠なインフラである。港湾インフラの最適開発や効率的な利用を図るのは3ヶ国の港湾当局だけでなく、港湾利用者および港湾事業者にも非常に重要なテーマである。港湾事業者も安定的な経営を通して地域社会の発展に寄与し、港湾利用者に効率的なサービスを持続的に提供する必要がある。したがって、現在のような競争一辺倒の環境から脱皮する必要があるのである。

ところで、環黄海圏港湾間には協力関係の造成を妨げるバリアが少なくない。このようなバリアを克服しなくては協力の環境を造成するのが容易なことではない。したがって協力体制を構築する前に、まず、協力環境の造成が何よりも必要である。そのためには次のような二つの基本原則を設定し、お互いに受け入れるのが必要である。第1は「相手方の尊重」原則である。相手方の尊重というのは国際協力において最も基本的な原則である。特に港湾部門で相手方を尊重すべき最も基本的な理由は港湾施設の開発と関連する。例えば、港湾は各国の固有空間であることが前提されるべきであり、この事実が相互認定されなければならない。これを前提にしなければ如何なる協力的環境も形成できないためである。特に施設の整備および拡充に対しては当該国家の固有権限が認められるべきである。但し、特定国家の港湾運営政策によって近隣諸国の港湾利用者および港湾事業者に大きな影響をおよぼす恐れがある事案に対しては協力の対象に含めて、相互協議のテーマとして扱うべきである。

第2に、「グローバル標準の遵守」原則である。国家間に利害関係が発生する場合には、調整しにくい側面がある。この時、利害関係を調整できる客観的基準が必要であるが、これは如何なる国家にも共通的に受け入れられるものでなければならない。この基準とは客観性をもつものとして時間と空間を超える普遍性をもつものでなければならない。いわゆる「グローバルスタンダード」がここに該当するといえる。

環黄海圏港湾間の協力関係を構築するためには上記のような協力的環境の造成が先行されるべきである。このような協力的環境を造成するためには上記のような明確な協力の原則が前提されるべきである。このような原則が受け入れられた場合に、実質的な協力の推進が可能である。

それでは環黄海圏港湾間に取られるべきであろう具体的な協力内容は如何なるものであろうかを分析する。これは大きく分けて次のように2つに区分することができるであろう。

第1に、既に行われていた協力内容をより強化することである。ここには人力の交流、情報の交流等が挙げられる。現在、韓中日3ヶ国間には港湾局長会議が進行中であり、協力的な雰囲気は造成されている。港湾局長会議は国際学術行事も付随している。学術行事のテーマは参加する国家すべてが協議をして選定しており、これを通して多様な情報が交流され、人的ネットワークが構築・深化されている。しかしながら、ここに止まっていたは困難である。このネットワークをより充実させて、実質的な協力の場へと活用していく必要がある。例えば、3ヶ国間で物流の円滑な流れを阻害する各種慣行および非効率を発掘し、これを除去できる措置の導入、円滑な物流体系を構築するために必要な制度改善の協議および推進等へと拡大していく必要がある。さ

らに協議の対象を政府次元に局限せず、民間部門へと拡大していく必要もある。

第2に、ノウハウおよび技術の伝播である。

第3に、新しい協力方案を導入することである。ここで「新しい協力の方案」というのは、従来、ほとんど活用されなかった方案の導入を意味する。ここには次の三つが含まれる。一つには相手国家の Terminal Operator に自国港湾のターミナルの運営機会を与えることである。相手国家の Terminal Operator に自国の港湾の運営機会を与えるのは重要な意味をもつ。これは3ヶ国にわたって調和なる港湾政策の実施を促進できる契機にもなれるのである。2番目には、3ヶ国の Terminal Operator に3ヶ国企業間の Joint Ventureを設立させることである。また、その Joint Venture に3ヶ国の港湾でターミナル運営事業を共同で実施できるようにする必要がある。このような共同港湾投資事業は3ヶ国の港湾において均質的なサービスの提供に貢献し、3ヶ国の港湾を連携して効率的な港湾サービスを提供できる機会として作用するであろう。特に、共同の Terminal Operator が Mega Terminal Operator として発展すればさらに意味が高まると考えられる。この場合、施設の効率的な運営方案を誘導して3ヶ国港湾の最適活用を図る成果を導くこともできる。3番目に、港湾運営に対する協力のガイドラインを導入することである。このガイドラインはお互いに受け入れられるべきである。すなわち、このガイドラインのなかに含まれるべき代表的な条項として、いわゆる「不公正競争の排除」であろう。例えば、各国港湾企業の経営戦略によって、相手方の港湾企業が影響を受ける場合がある。すなわち、行き過ぎた港湾料金の引き下げは貨物量の自然的な流れを阻害する。したがって、このような不当競争は回避されるべきである。そのためにはダンピングの防止が必要であり、ダンピングを防止するためにはダンピングの概念の設定、客観的な基準による防止活動等が必要である。

第6章 結論および提言

以上で分析したように環黄海圏に位置している中国と近隣諸国の港湾は環黄海圏におけるハブ地位を新たに構築ないし回復を図り、従来のハブ機能を喪失しないよう熾烈な競争を展開しているのが確認された。特にこのような熾烈な競争は自立的な港湾体制を構築しようとする自国主義的な政策意志から派生された側面が大きい。もちろん、この自立港湾体制の構築が市場メカニズムによって円滑に行われる場合には問題はないが、市場メカニズムを軽視した政策推進が行われる場合には、それはむしろ問題を招来する可能性も少なくない。したがって、現在の環黄海圏港湾が取っている各国の政策すべてが必ずしも本来の政策目標をそのまま達成できるという保障はな

い。

それにもかかわらず、現在のような自国主義的な政策は相当の成果を挙げられるものの、一定部門では市場機能の歪曲を招来する可能性もあると見える。その場合には、現在の競争関係を予防するところか、放置せざるを得なくなる状況も予見される。したがって、合理的な範囲内で、行き過ぎた競争構造から派生する問題点を解消して行かなければならない。そのためには各国による多角度の努力が要求される。その中で何よりも3ヶ国の Terminal Operator による共同投資の環境造成が比較的容易なことになるであろう。勿論、このような事例を築き上げるのは必ずしも容易な課題ではないと考えられる。しかしながら、この課題は不可能なことではない。香港と中国の南部地方の港湾間には競争関係が維持されているものの、協力関係も維持されている。それは香港のターミナルオペレーターのほとんどが中国の南部地域の港湾に進出している状態であるためである。これらの Terminal Operator は相手の港湾に進出して、両港湾間に同様な運営技術を確保し、均質的なサービスを提供し、他方では行き過ぎた競争を調節しているのである。デンマークのコペンハーゲン港と隣接するスウェーデンのマルメ港は隣接して競争体制を維持してきたが、2000年代のはじめ頃、港湾運営を統合する歴史的なイベントを演出した。行き過ぎた競争体制よりは協調関係の維持がより重要であることをお互いに認識した結果である。世界的にも例を見いだすことができないイベントとして両国の港湾当局の統合が行われたのである。もちろん、国境を超えた港湾間の統合は特殊な場合に該当するであろうが、重要なのはこのようなプロセスに至った背景に注目することである。

環黄海圏はこれからも世界経済を牽引するところとして世界から注目されているところでもある。この点を考慮して現在のような「競争一辺倒」の体制よりは「競争と協力」を同時に追求する方向へと転換する時ではないかと判断している。

参考文献

<日本語>

[1] Ocean Commerce, 『国際輸送ハンドブック』, Ocean Commerce, 2000, 2005, 2010.

<韓国語>

[2] 国土海洋部, 「港湾開発報道資料」, 2009. 7. 1.

[3] 吉光受, 「釜山港コンテナ埠頭運営者と船会社間の相生協力法案」, 韓国海運物流学会, 2011年度定期学術大会発表資料.

[4] 金亨泰, 「わが国港湾運営業者のグローバル競争力強化方案」, 韓国海洋水産開発院・韓国港湾物流協会共同主催, 『わが国港湾運営業者の大型化・グローバル化戦略セミナー』, 2008. 12. 2.

[5] 金亨泰・成淑敬・李種必, 『中国の港湾および港湾背後地に対する外国人投資誘致政策と示唆点』, 韓国海洋水産開発院, 2003. 12.

[6] 韓国海洋水産開発院, 「海洋水産懸案分析 : 香港港の危機と競争力の強化戦略」,

2007. 6.

- [7] 韓国海洋水産開発院, 『港灣背後團地入居企業の活性化のための制度改善およびBizモデル発掘』, 国土海洋部, 2008.
- [8] 韓国海洋水産開発院上海研究センター, 「中国物流レポート」(第10-14号), 2010. 8. 18.
- [9] 韓国海洋水産開発院, 「KMI国際物流Weekly」, 第60号, 2010. 6. 16.

<中国語>

- [10] 中国国家統計局, 『中国統計年鑑』, 中国統計出版社. 2001. 2006. 2011.
- [11] 壽田敏, 「中国港口政策研究」, 金亨泰外, 『東北アジア物流中心港灣政策の評価』, 韓国海洋水産開発院, 2009. 12. pp.190~191.

<英語>

- [12] Kim, H. T, "Prospect of Premier Port Competition in East Asian Region," The Asian Journal of Shipping and Logistics, Vol. 27, No. 2. 2011. pp.191~215.
- [13] Drewry, Annual Container Market Review and Forecast, 2005~2009. 2009.
- [14] Song, D. W., "Port co-competition in concept and practice," Maritime Policy and Management, Vol. 30. No. 1, 2003. pp. 29-44.
- [15] Song, D. W., "Regional container port competition and co-operation: the case of Hong Kong and South China," Journal of Transport Geography, Vol. 10. 2002. pp. 99-110.
- [16] Focus Group, Report of the Focus Group on Maritime, Logistics, and Infrastructure. 2007.
- [17] Hoshino, H., "Competition and Collaboration among Container Ports," The Asian Journal of Shipping and Logistics, Vol. 26, No. 1, 2010. pp. 31-48.
- [18] HKSAR, 10 major infrastructure projects for Hong Kong's economic growth undertaken in the 2007-2008 Policy Address. 2007.
- [19] Raymond, K., Cheung, N. S., Warren, B. P. and Hugo, P. S., "An attribute-decision model for cross-border drayage problem," Transportation Research Part E 44, 2008. pp. 217-234.
- [20] Yao, W. Y. and Lam, J. S. L., "Competition Dynamics between container ports in East Asia," Transportation Research Part A, Vol. 40, 2006. pp. 35-51.
- [21] Yang, Yi Chih, "Assessment of Port Policies for Logistic Center in North-East Asia - Evaluation and Implication of Taiwan Logistics Hub Police-focused on port development policy -, " Kim, H. T., Evaluation of Korea's North East Logistics Center Port Policy, Korea Maritime Institute, Seoul. 2009.
- [22] 釜山港灣公社, <http://www.busanpa.com/>
- [23] Containerization International, <http://www.ci-online.co.uk/>
- [24] 香港政府,
(<http://www.info.gov.hk/gia/general/200908/21/P200908200153.htm>)
- [25] 東京都港灣局, <http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/>