

〔報告 1〕

玄海広域経済圏の形成における釜山港の港湾物流戦略

李 美 永

(韓国・東西大学校国際学部教授)

要 旨

韓国は今まで首都圏を中心とする経済政策が展開されてきた。一方、地方都市を中心とする経済活性化には弱点が多く散在する。このような弱点を補完するためには戦略的に国境を超えた港湾とアライアンスして共通利益を促進する政策が必要である。したがって釜山地域と福岡地域の主要港との連携等、多様な協力体制が必要である。

本研究は釜山地域と福岡地域間における経済協力の可能性を分析し、主要港湾間における「Logistics Alliance」の推進方案について検討した。特に港湾物流の役割、機能分担、協力ポイントを探った。

キーワード

アライアンス、港湾物流、釜山、福岡、地域連携、東北アジア

I. はじめに

グローバル・ロジスティクス・アライアンス (Global Logistics Alliance) は、グローバル化によって世界中の荷主企業やロジスティクス企業がお互いの共通利益を促進するために連携、結束、連合することである。グローバルに展開している荷主企業の場合、ロジスティク機能を外注する事例が一般化している。その背景は、グローバル・ロジスティクス・システムの新開発、保管・流通加工の改善、輸送の信頼性確保、顧客オーダーの迅速な対応など、市場競争力の強化を求めるのである。一方、ロジスティクス企業は、創造的あるいは革

新的な運営を図ることなど、能力を発揮し、荷主企業のロジスティクス問題に対処する。このようにロジスティク機能を中心としたグローバルなアライアンス・パートナーとして、国際ロジスティクス機能の発展を図るという共通の戦略から相互にサポートし、補完するロジスティクス・アライアンス構築戦略が求められている。

近年、企業経営のグローバル化によって国家間の競争体制より大都市圏を中心として広域経済圏を造成して国境を越えた地域経済の活性化を図る事例が多くなっている。特に韓国は今まで首都圏を中心とする経済政策が展開されてきた訳で、地方都市を中心とする経済活性化には弱点が多く散在する。このような弱点を補完するためには企業が戦略的に他企業とアライアンスして共通利益を促進するとともに連携、結束、連合することと同じように釜山広域市と福岡市は多様な協力体制を構築している。釜山広域市は1989年に福岡市との「行政交流都市協定」を締結した。その後2006年には両都市の産・学・官・言論などの関係者22人が集まり「釜山－福岡フォーラム」結成して「釜山－福岡超広域経済圏構想」を推進している¹⁾。2008年10月には両都市の市長から「釜山－福岡友情の年」が宣言されて、両都市間の人的・物的交流が増進することになった。

釜山と福岡地域は韓日間の国境から近い経済都市地域として、東北アジア経済圏、環黄海経済圏、環東海経済圏の交通的な重要な接点である。特に釜山地域を中心とする韓国の東南経済圏と福岡地域を中心とする日本の九州経済圏を連結する韓日間初の「超国境協力地域」として発展する可能性が高い地域である。両地域の地理的な接近性、経済的な補完性、文化的な類似性、港湾物流的な利便性等を検討し、国家間ゼロサムゲームではなくて相互にウィンウィン(Win-Win)する経済協力体制が要求されている。

したがって、本研究は釜山－福岡圏地域の超国境経済協力の発展可能性、両地域間の主要港湾間における「Logistics Alliance」の必要性、推進方案について検討しながら両地域の港湾物流の役割、機能分担、協力ポイントを探って主要港湾間の緊密な連携ネットワーク形成方案を提示する。

II. 本論

1. 釜山－福岡地域間の交流現状と超広域経済圏開発背景

東北アジアはEUのような国境を越えた超広域経済圏が確保されてない。各国の局地的な対外経済交流が徐々に活発化されている。東北アジアでは、ロシアの極東地域、中国の東北地域、韓日の東西海岸地域が注目されている。そのなかで、釜山－福岡の場合、都心を中心とする郊外地域を産業集積地域として開発されているが、拡大経済都市圏としては成長に限界がある。

(1) 釜山－福岡交流現状

日本の九州圏では「環黄海経済圏」構想もあり、21世紀に入り、大きく変化しようとしている。市場経済化の進展とともに、物流、人流が拡大し、さらに中国のWTO加盟に象徴される韓国・中国両国の経済力拡充を受け、経済自由化の機運が加速化されている。これまでの日本からの資本進出を中心とした構図から、これからは水平分業、競争関係へと進展する様相も見えはじめている。

釜山圏は九州の南端からも約直径500km圏内で、距離的に近い九州との交流が期待されている。九州7県からの日本人出国者の渡航先を見ると、2000年では韓国が298千人(31.5%)、中国が157千人(16.6%)、2003年では韓国が161千人(27.2%)、中国が104千人(17.5%)でこの2国で全体の44.7%、九州への入外国人を国籍別に見ると、韓国が296千人、中国が32千人であり、全体の65.1%が韓国からの入国である。2000年以後、九州への入外国人数全体で半数以上が韓国からの旅客である。

釜山市－福岡市は、韓国の南部地域と日本の九州地域との関門都市として海運、航空、鉄道、道路など各国における交通の拠点地域である。釜山市と福岡市を連結する国際交通手段としては航空便と旅客便がある。

2007年に釜山の国際航空路線は9カ国の25路線で、週に200便が運航されている。主要国際航空路線は中国、東南アジアをはじめ、日本の東京、大阪、福

岡の主要都市を運航している。一方、福岡市の国際航空路線は9カ国17路線で、週に168便が運航されている。福岡市も韓国をはじめ、中国、東南アジアの主要都市を運航している。特に、釜山－福岡間には、週9便（往復18便）が運航されている。

釜山港を利用する韓日旅客船航路は釜山から福岡間のニューカメリア（New Camellia）、ビートル（Beetle）、コビー（Kobee）、釜山から下関間の浜木綿（Hamayu）、星希（Sunghee）、釜山から対馬島間のシー・フラワー（Sea Flower）、釜山から大阪間のパンスター・ドリーム（PanStar Dream）が就航している。

特に釜山－福岡間には、フェリー「ニューカメリア号」週6運航、高速船「KOBEE & BEETLE」週84運航スケジュールである。高速船は釜山－福岡間の210kmを時速83kmで走って2時間55分内で走破する。

韓日間の旅客と貨物の流動現状は次の通りである。

釜山から日本への出国現状をみると、空便より釜山港の利用客が多く、2005年に釜山地域から日本へ出国した旅客は前年比空便は8.4%増加したが、釜山港利用客は18.2%増加した。

このように釜山地域の旅客は徐々に空便利用より韓日間フェリー便を利用する客数が増えている。2005年の航路別フェリー利用客は前年比福岡11.9%、下関15.9%、対馬島99.5%、大阪11.8%等急速に増加している。特に九州地域への増加原因は韓日ワールドカップ（2002年）、韓日友情・共同訪問の年（2005～2006年）、ウォン高による海外旅行の割安感、韓国の週休2日制度の定着、高速船の投入、フェリーの増便等の影響にある。

韓日間の貨物流動は2001年以降、年平均10.3%以上続けて成長したが、2005年度に－0.8%となった。その原因は中国の主要港湾の施設拡充によって積換量が－0.36%、輸出－0.8%、輸入－2.2%等前年比大きく減少したことにある。

しかし、2006年から輸入量の増加や積換量が徐々に回復する一方で韓米FTA締結による経済活性化が期待されており、これから韓日間の貨物量は安定的

に増加すると予測される。2005年の航路別貨物流動動向をみると、福岡36.4%、下関-10.4%、広島-8.0%、大阪5.2%の現状であるが、福岡航路は2001年対比平均16.0%成長してきている。大阪航路も2002年にパンスター・ドリームの就航で年平均88.0%急成長してきている。

2000年以後、両地域間の貨物流動量は増加している。韓国の釜山港と日本の北九州港、博多港等は両地域の輸出入の関門である。九州は韓国からの輸入より輸出量比重が高い。釜山圏から九州への輸入は韓国から日本全国への輸入の17%以上を占めている。釜山港-下関港間のフェリーは両地域の輸出入貨物輸送の主役になっている。これから韓日間のFTAが成立すると非関税比率が高くなったり通関手続きが緩和されると九州の主要港（北九州響灘港、博多港）は釜山港、光陽港とともに主要関門港になる。福岡県の輸出入商品の構成比は一般機械類、金属製品、化学製品、食料品、繊維等である。特に、これらの貨物は両地域間‘関連産業内貿易’ということで両地域経済に大きな影響を与えている。このように、韓国釜山圏と九州圏とは人流、物流ともに大きなパイプで結ばれている。

以上のように、韓国の釜山圏と日本の九州圏は人的・物的交流が緊密な関係を持続してきている。両地域間の主要都市間直航路が開設されて、経済構造的にもお互い競争・補完関係にある。

(2) 両地域の超広域経済圏推進背景

グローバル化は、生産、情報、通信技術の発達や交通手段の進展、規制緩和によって、国境や各国の行政区域を越えた巨大な地域経済圏を形成する事例が多くなってきている。したがって、物理的な距離、社会・制度的な距離が縮小されて各国の原材料供給から生産、販売、労働力供給まで企業経営上の水平的な国際分業が活性化される。

最近、世界経済のグローバル化の中で各国の大都市を中心に国境を越えた経済的な連携・協力ネットワークを結成する模索が強化されている。いわゆる各国間ネットワークより各都市間ネットワーク結成を望む傾向である。国家間の

競争より各国の都市間連携を通して人的な交流、産業協力、社会・文化的な交流を拡大しながら超広域経済圏を形成して国境を越えた特定地域の競争力を向上させるのである。

欧州の事例として、フィンランドのヘルシンキ（Helsinki）とエストニアのタアルリン（Tallinn）の強力な都市連携が挙げられる。フィンランドのヘルシンキ（Helsinki）とエストニアのタアルリン（Tallinn）は地理的に80km離れて高速フェリーで1時間40分ぐらいである。高速フェリーは1日往復12便運航されている。エストニアの首都であるタアルリン市は情報インフラの整備が優れているし、世界有数の歴史遺跡が多く観光地として知られている。また、両地域の言語は違うが、両都市の機能や経済的な補完関係を生かして両地域の経済成長を果たしてある。この連携都市を「Talsinki;Tallinn+Helsinki」と呼ばれている²⁾。

しかし、東北アジア圏では欧州のような国境を越えた都市間地域経済共同圏の形成事例はない。たとえば、ロシア極東地域、中国の東北地域、韓日の東西海岸地域を連携する「環東海経済圏」、中国の黄海、韓国の西海岸、日本の九州地域間を連携する「環黄海経済圏」の構想はあるが、経済的に緊密な相互関係を結んで一つの局地市場経済圏として一体化されてない。

このような背景の中で、釜山広域市は1989年に福岡市との「行政交流都市協定」を締結した。その後、姉妹都市として相互に公務員を派遣したり、政策的に緊密な関係を結んでいる。特に、2006年には両都市の産・学・官・言論などの関係者22人が集まり「釜山－福岡フォーラム」結成して‘釜山－福岡超広域経済圏構想’が提案された。2008年3月には両都市間、一つの観光圏形成を目的として「アジアゲートウェイ」プロジェクトが提案されることになった。その後、「アジアゲートウェイ実行委員会2011」、「経済協力協議会」等が発足されることになってから「釜山－福岡超広域経済圏」の構想が公式的に公表されて具体化している。2008年10月には両都市の市長から「釜山－福岡友情の年」が宣言されて、両都市間の人的・物的交流が増進することになった。

2. 釜山－福岡超広域経済圏形成の必要性と課題

2006年の「釜山－福岡フォーラム」結成以降、釜山－福岡間の超広域経済圏形成についての関心が高まっている。グローバル時代における都市の競争力は、都市自体の人口や産業競争力では満たない。隣接する多様な都市との協力ネットワークを如何に構築するかに左右される。釜山－福岡地域は韓日両国の「環黄海経済圏」や「環東海経済圏」が交差する結節点（node）である。韓日海峡圏の中核的な発展地域でもある。この両地域がより一層発展するためには、個別行政区域間の協力よりも優先的に両地域の超広域圏として相互協力体制を構築する必要がある。

釜山を中心とする東南圏（釜山－蔚山－慶南）と福岡市を中心とする福岡県を連結する地理的な近接性、文化的な類似性などを生かせば、経済的なシナジー効果が期待される。

そこで、「釜山－福岡間の超広域経済圏形成」についての幾つかの必要性を述べると次の通りである。

第1に、釜山と福岡は飛行機で30分、高速フェリで2時間55分で渡れる地理的な近接性である。ショッピング、レジャー、教育、医療サービスなどで1日生活圏の可能性が高い。

第2に、両地域の有機的な産業協力の潜在性である。釜山市と福岡市は商業・サービス・観光・港湾物流の相互協力可能性が高い。ウルサン市と北九州市は製造業、慶南と福岡県は製造業と農業の提携が期待されている。

第3に、両地域の戦略産業間補完性が高い。釜山市を中心とする東南圏の戦略産業は、港湾物流、機械部品素材、観光・コンベンション、映画・IT産業、自動車、造船・海洋、精密化学、環境産業、知識基盤機械、ロボット、人工知能ホーム、バイオ産業である。福岡市を中心とする福岡県の戦略産業は、半導体、自動車、環境産業、バイオ産業、ナノ産業、ロボット、航空部品などである。特に自動車、環境、バイオ、ロボット産業の補完性を高めて発展する必要がある。これからは、アイデア、人材、資本、技術の結合と共同市場

開拓を模索していくのが期待される。

以上のような、「釜山—福岡間の超広域経済圏」形成の必要性はあるが、国境・制度的な障壁の克服などの課題も散在する。既に2003年から韓日F T Aが議論されてきているが、まだ締結までは時間が要りそうである。歴史・政治的な問題も信頼関係を維持しながら解決しなければならない。また、両地域の住民が1日生活圏として生かすために航空券の値下げやローカル航路の開発、高速フェリーやカーフェリーの輸送時間短縮が必要である。

その他、両地域間の労働力需給規制緩和、言語障壁克服などの課題が散在する。

3. Logistics Allianceの理論的な考察

ロジスティクス・アライアンス (Logistics Alliance) は、ロジスティクス機能を中心として荷主企業や物流関連企業が共通利益を促進するために連携・連合するのである。このような意味で、ロジスティクス・アライアンス運営には、相互依存性、特殊性、協力関係、意思決定などいくつかの特性と促進要因、効率化を図る基本的な前提条件が必要である。

第1に、先端IT技術の発達によって、ロジスティクスの動きをリアルタイムに把握できるようになって、荷主と輸送会社は貨物の配送状況をトレースできる。このように相互依存性は、アライアンスによるロジスティクス・サービス提供の質が高められる。

第2に、アライアンスの構築によりロジスティクス専門業者の利用度が高まる。通常のロジスティクス・サービスは、規模の経済によって利益を挙げるが、一方、規模の不経済によって損失を招きやすい。しかし、ロジスティクス専門業者は製造業や販売会社とのアライアンスによってロジスティクス・サービス提供量を一定に確保し、規模の経済性を維持することができる。

第3に、サプライチェーン流通チャンネルのなかで、構成メンバー間の信頼関係や責任関係を明確にしてから役割を果たすことである。ロジスティクスに

対する需要は、製造業、卸売業及び小売業のビジネス戦略を市場が受け入れることによって発生するためである。換言すれば、商品が継続的に売れない場合はロジスティクスも継続的に動かない。

第4に、ロジスティクス業者のマーケティングは、協力という基盤の上に構築されることである。アライアンス・パートナーとの協力によるロジスティクス・サービスの遂行、荷主、製造、販売、港湾物流業者、船会社などとの協力は、アライアンス主体の基本姿勢である。

以上のようなロジスティクス・運営における基本的な前提条件を下にして、グローバル・ロジスティクス・アライアンスの展開と諸課題、港湾物流におけるポート・アライアンスの必要性や推進方向などを検討する。

(1) Global Logistics Allianceの展開と諸課題

韓国の国内外企業間に戦略的なアライアンスの認識が高まっている。特に国際企業向けのグローバルな競争が激化するなかで、外国企業との関係において、グローバル・ロジスティクス・アライアンス(Global Logistics Alliance)は経営戦略上重要である。

国際ロジスティクス・アライアンスの概念は、グローバル化によって世界中の荷主企業やロジスティクス企業がお互いの共通利益を促進するために連携、結束、連合することである。この関係は、企業の事業局面を共通の目的に向かってリンクし、情報、リスク、成果などを共有するのである。

国際ロジスティクス・アライアンスについて、関心や認識の高まっている理由としては、このようなアライアンスが外国物流市場に参入し、競争するための方策であるからである。荷主企業やロジスティクス企業が国際的なアライアンスのパートナーを求める要因としては、技術、経営、経済・規制、戦略的な面に向けられる³⁾。その要因をいくつかに分けて述べると次の通りである。

第1に、企業がグローバルな競争力を持つために、単一企業としては所有し得ない広い技術と大資本が必要である。特に、製品ライフサイクルの短縮化、

情報技術の急速な世界的広がりなどによって単一企業として対応することは無理である。企業間競争の激化、製品ライフサイクルの短縮、市場へのサイクルタイムの迅速化、新製品の効果的な市場導入などが進展するなかで、企業は、ロジスティクス・コストの抑制やロジスティクス・サービスの改善を図らなければならない。したがって、情報技術によるロジスティクス・システムの運営、輸送・荷役・保管・包装技術の採用など、物流技術面からアライアンスの形成を促進している。

第2に、企業経営機能は、グローバルなスケールにおいて市場競争に効果的に対応するためのすべての機能を備えているわけではない。外国の現地企業は、地域的なニーズや顧客に適合する製品をつくり出すなど、地域市場に精通している。地域専門的な能力によって競争力を維持することなど、経営上の要因が国際アライアンスの成長に貢献する。

第3に、多くの企業は、成熟した国内市場において成長の鈍化に直面し、生産能力が過剰になっているので、外国市場に進出し、規模の経済や利益の確保を図ることに期待している。さらに、自社と他社との専門技術をアライアンスして相乗効果を期待するようになってきた。ロジスティクス機能の場合は、国際アライアンスによって、ロジスティクス・コストや在庫水準の管理などに力を注ぎ、経済的利益が図られる。

最後に、自社単独では競争に対処できないエリアに進出し、戦略上の利益を挙げるために国際アライアンスを形成する。国際アライアンスによって企業間でリスクを共有する。さらに、新市場への進出、グローバルな需要見込みのある製品・サービスの開発にも効率的に対処する。

国際ロジスティクス・アライアンスは、包装、保管、輸送、流通加工、配送、物流情報など、国際ロジスティクスの諸機能を効率的に果たすためにつくられる。その形成目的はロジスティクスのみの単一目的ではなく、ロジスティクスとマーケティング機能、荷主企業とロジスティクス企業、ロジスティクス企業と港湾物流関連企業との結合など、複数の企業や団体が製品やサービスの

共同流通を実施する場合に多目的に生じる。

このように、ロジスティクスとマーケティングの両目的には適合性がある。外国のロジスティクスというリスクを共有するために国際パートナーの技能や経験を求めるアライアンス類が広げられるのである。その他、国際ロジスティクス・アライアンスの共同目的として、生産とロジスティクスとの間に論理的な関係がある。生産・ロジスティクスのアライアンスは、複数企業が共同の生産・ロジスティクス活動に従事するときに発生する。生産・ロジスティクス・マーケティングの共同目的を持つアライアンスは、複数企業がこれらの共同活動に従事するときに発生するのである。したがって、国際ロジスティクス・アライアンスは、ロジスティクス機能と他機能との共同多目的を推進するために、アライアンス・パートナー間および機能分野間の調整を図ることが必要である。

有効なロジスティクス・ネットワークを形成するには、荷主とロジスティクス業者間の戦略、運営の両面において、協力関係を維持しなければならない。しかし、不協力の場合は、ロジスティクス・システムの非効率や荷主とロジスティクス業者間の争いが起こる。

製造業者は、生産性の向上、保管の改善、ロジスティクスの信頼性確保、顧客オーダーの迅速な対応など、ロジスティクス業者とのアライアンスによって、戦略、運営両面の統合化を図り、市場競争上の利点を求めるのである。一方、ロジスティクス業者は、製造業者の諸問題に対し、創造的、革新的に図るとともに情報に基づく解明を試みるなど能力と意志を発揮すべきである。

このように両業者は、アライアンス・パートナーとしてロジスティクス・システムのプロセスを改善するという共通の戦略ビジョンを高めることにより、相互にサポートし、補完するのである。

国際ロジスティクス・アライアンスは、パートナーの選択から始まる。パートナー間、相互にサポートし、補完するには、社風、戦略ビジョン、経営理念などについて、両立性、共通性、適合性を持たなければならない。多くの企業

がアライアンスを形成しようとしているが、アライアンスの協定を実施する場合や、実績を評価するに当たって、明確な方策あるいはガイドラインをもっていない。アライアンスを成功させるには、チャンネル全体の見通し、パートナーの選択、情報の共有、役割の明確化、基本的なルール、退去の規定などが必要である。アライアンス・パートナーとの戦略面および運営面の統合化は広範な情報の共有によって実現するものである。情報をタイムリーに、しかも正確に共有するには、システム能力、データの収集・分析、業績評価など、物流情報処理能力が大事である。

以上のように国際ロジスティクス・アライアンスの展開において、グローバルに展開している荷主企業の場合、ロジスティク機能を外注する事例が一般化している。その背景は、グローバル・ロジスティクス・システムの新開発、保管・流通加工の改善、輸送の信頼性確保、顧客オーダーの迅速な対応など、市場競争力の強化を求めるのである。一方、ロジスティクス企業は、創造的あるいは革新的な運営を図ることなど、能力を発揮し、荷主企業のロジスティクス問題に対処する。このようにロジスティク機能を中心としたグローバルなアライアンス・パートナーとして、ロジスティクス機能の発展を図るという共通の戦略から相互にサポートし、補完する港湾物流のアライアンス構築戦略が要求されている。

このような諸課題がグローバルな企業組織の境界を越えて形成される国際ロジスティクス・アライアンスのマネジメント課題である。

(2) Port Allianceの推進方向と事例

前項では、国際ロジスティクス・アライアンスの戦略的な概念や展開方向、一般的なアライアンスの諸課題を探ってみたが、本項では、港湾物流アライアンスの推進方向と国内外事例を検討する。

東北アジアの生産ネットワーク拡充は、国境が無い企業間グローバル競争が激しくなることを意味するが、各国の相手企業に対して単純な敵対的な競争意

識で企業生存を維持する経営戦略はグローバルな市場競争論理の中では通用されない。多様な市場、多様な企業に共同共生する経営グローバリズムが必要である。

既に、一般の製造企業のグローバル・アライアンスは勿論、海運輸送市場における国際ロジスティクス・アライアンスの事例は進展している。例えば、船会社のグローバル・アライアンスは、1995年にOOCL、MISC、Nedlloyd社等が荷役装備の共同利用を始めてからNew World Alliance, Grand Alliance等によって国際ロジスティクス・ネットワーク網を拡充してきた。特に2005年にはMaesk-Sealand社とP&O-Nedlloyd社間の合併で危機感が高くなり、グローバル船社間のアライアンスは拡大しつつある。

両国港湾間のアライアンスは、港湾運営会社のコンテナターミナル開発投資・合併等でコンテナ貨物取扱量の市場占有率を高める目的として港湾運営会社間のアライアンスが展開されてきた。すなわち、ポート・アライアンス(Port Alliance)戦略は、コンテナ輸送市場競争の一環として共通の利益増進のために市場規模を拡充するのである。

しかし、ポート・アライアンス(Port Alliance)は公益性が高く国境を越えた同一業種内だけではなくて各国の政府、自治体、荷主等を含めた競争主体間の協力、競争する長点を連携して戦略的に連合することである。ポート・アライアンス(Port Alliance)の円滑な推進には、公益性の観点から各国の港湾当局の役割分担が必要である。交易と輸送システムの活性化・効率化策の展開、企業からの多様な港湾サービス提供のための健全な競争環境造成、政府と企業間のコミュニケーション、港湾マーケティング促進策などの制度的な支援が必要である。

このような意味の観点からポート・アライアンスの類型は次のように分類される。近年までポート・アライアンスの類型は、国際的あるいは国内的なアライアンスの分類が一般的な傾向である。このような類型分類は国境基準であり、欧州のような地理的な環境ではその意味が不明確になる。したがって、本

研究では、一定の圏域を定めて同一圏域内の特性を現したポート・アライアンスとその他のポート・アライアンスとして分類する。

圏域内ポート・アライアンスとは、国境を越えて近い各国港湾間における経済主体らがお互いに貨物輸送物流の誘致について同一国のような輸送背後圏域として形成し、健全な競争・協力関係を通して経済的な利益がもたらされるものである。例えば、中国南部地域の港湾と香港あるいは欧州地域内の港湾間で共同航路の開設、貨物流動量の共同誘致・調整、港湾開発の共同出資、共同マーケティングなどである⁴⁾。

圏域外ポート・アライアンスとは、港湾間の距離が500キロ以上遠く離れて同一国のような輸送背後圏域としての機能が果たされないが、港湾開発、港湾運営管理などに戦略的に提携して経済的な利益がもたらされるものである。例えば、韓国の釜山港とロッテルダム港、ロサンゼルス港等のアライアンスである。

以下では前述した圏域内ポート・アライアンスの観点から釜山－福岡地域の主要港湾間における各国の政府・自治体、港湾運営会社、荷主の競争主体らが港湾開発、港湾施設の資源共有と港湾運営の効率性・利便性を高めてお互いに顧客サービスの質を向上させる方案を探る。

4. 主要港湾の戦略的なLogistics Alliance事例と示唆点

本項では、釜山港の戦略的なアライアンス推進方向を提案するために必要な示唆点をえる目的で主要港のアライアンス事例を検討した。

(1) 釜山港－太倉港

太倉港は中国の上海港から36km離れる長江下流に位置する。特に2005年以降コンテナ輸送が年平均100%以上急成長している。2007年にコンテナ処理能力235万TEUを確保し、2010年まで12バースを開発して年間処理能力を900TEUまで拡大する計画である。

太倉港の物流量増加は半径100km以内に蘇州、常熟、昆山、呉江等の経済発達都市が集中する影響である。また、トラック輸送費が上海港よりTEU当り650－900元節減できる。

釜山港と太倉港は2006年9月にFeeder-line協力提携を結び、332TEU級のコンテナ船を光陽港を経由して初運航した。このようなフィーダー航路提携は今まで主に上海港を経由し、積み替えして長江内陸地域に輸送してきたが、釜山港としては戦略的なポート・アライアンス成果として意味がある。特に、SIPG (Shanghai International Port Group) 社は、長江流域の貨物を積極的にマーケティング戦略を取っているため、長江流域の代表的な内陸港湾とのネットワーク連携は新しい貨物確保の糸口になる可能性がある⁵⁾。

(2) 北九州港－天津港

天津港の背後地は、中国首都圏の関門都市天津市を抱えて経済中心都市の河北、山西にも隣接し、首都北京にも137km離れる程度の巨大な経済発展潜在力がある拠点である。この地域は石炭、コークス、石油等の資源も大量生産される。また5000TEU級のコンテナ船も接岸できる幹線港である⁶⁾。

2005年に北九州市港湾空港局は、中国の天津市交通委員会と港湾・空港の利用促進策の一環として「物流パートナー港協定」を締結した。主な内容は、航路誘致、集荷及び集客の広報活動、物流関連企業支援、資料提供、共同調査、人的ネットワーク構築、その他港湾利用促進のために相互協力する、などである。

このようなアライアンス戦略は両港湾間のコンテナ航路、高速RO-RO船航路の新規開設、港湾広報を促進してきている。例えば、12ftコンテナを利用した運送、通関などの共同対応、港湾背後地自動車物流システム構築などである。また、両港湾間に就航するコンテナ・RO-RO船について岸壁使用料、ガントリー・クレーン使用料の減免、停泊料減免など優遇措置を取っている。

(3) ハンブルク（Hamburg）港－ブレメン(Bremen)港

ドイツのハンブルク港－ブレメン港は、2000年に港湾競争力の増進、サービス拡大、港湾運営効率性向上のために民間企業を中心とするターミナルの共同運営をスタートした。ハンブルク港の運営会社ユロイカ（Eurokai）とブレメン港の運営会社BLG（Bremer Lagerhaus Gesellschaft）との50：50の投資率でユーロゲイト（Eurogate）社を設立した。

ユーロゲイト（Eurogate）社は、ブレメンに本社を設置して欧州地域に低廉なコスト、迅速な輸送時間等の国際物流サービスを提供している。従業員は約4,000人で、年間5億ドル以上の売上、貨物は年間6百万トン以上を取り扱っている⁷⁾。

したがって、ユーロゲイト（Eurogate）社は、コンテナ、自動車など両港湾の貨物を戦略的に統合して国が異なっている複数のターミナルを効率的に運営している。船社と荷主の立場でみると、その他の港湾より高品質の港湾物流サービス提供を目的として合併して港湾物流取り扱い技術やノウハウを共有しながら港湾運営の効率性を高めるユーロゲイト（Eurogate）社を優先的に選択するのは当然である。

このように民間企業間のアライアンスによって、港湾業務協力以前にコンテナ取扱量は300万TEUだったが、2004年には1億5,000万TEUを取り扱うことになってから欧州で1位のコンテナ運営会社として発展した。

5. 釜山港Logistics Allianceの戦略的な推進方向

釜山－福岡地域は韓日両国の「環黄海経済圏」や「環東海経済圏」が交差する結節点（node）である。この両地域がより一層発展するためには、個別行政区域間の協力よりも優先的に両地域の超広域圏として相互協力体制を構築する必要がある。したがって、釜山－福岡超広域経済圏が形成された場合、地理的に近い慶南・釜山と九州・福岡を中心とする両国の海峡圏に経済・物流的に大きな影響が予想される。このような状況で韓日間の物流協力の可能性と戦略

的な対応方案を釜山港とのLogistics Alliance戦略を中心として考察する。

第1に、両地域の港湾物流施設や装備の整合性からのAllianceを推進する必要がある。

両地域間港湾物流施設や装備の整合性はトラック輸送の重量制限、鉄道貨車規格、パレット規格等の標準化が必要である。例えば、大韓通運と日本通運間はJR小型コンテナを共同で利用しているが、冷凍コンテナ等の特殊機能コンテナ、多機能コンテナを共同開発して利用する政府支援策を具体的に展開する必要がある。

特に、20ft未満の多様なコンテナを共同に開発し、このような小型コンテナを運送する輸送手段（シャーシ、トラックの積箱等）を標準化する両地域政府の制度的なシステム構築が必要である。また、トラックの重量制限、トラックの積上げ高さ、幅などについての共同標準基準を定めたり、各国の道路施設規格も長期的に対応すべきである。

第2に、両地域の複合一貫輸送の連携システムの構築である。

両地域の複合一貫輸送連携システムの窓口は釜山港とウルサン港である。釜山港は韓国全地域からコンテナが集荷されているが、連携輸送手段の比率はトラック輸送93%、鉄道6%、沿岸海運1%である。主な連携輸送手段としてトラック輸送に依存されている。

両地域間の連携輸送はコンテナ船とカーフェリー(Car Ferry)によって輸送されている。連携輸送上の課題は韓国のトラック輸送会社が港湾まで国内輸送し、カーフェリー船内までの輸送は専用シャーシを利用して専門荷役会社が担当する。また、20ft未満の小型コンテナは装置場でフォークリフト等を利用して船倉から荷役する場合もある。しかし、釜山港側からのフェリー連携輸送の課題は港湾荷役の主体と内陸輸送の主体が異なって物流段階別に取り引コストが重なる場合がある。したがって、連携輸送の効率性より各担当会社の利害関係が最優先されるという問題である。

また、外港輸送と沿岸輸送の連携は沿岸埠頭と外港埠頭が離れており、港湾

内で第2次輸送を避けられないという問題である。博多港の場合も外港船接岸埠頭と内航船接岸埠頭とが異なってトラック輸送コストが増加する等港湾と内陸背後地C Y間の輸送コストや時間費用が高まっている。

釜山港は鉄道と港湾の連携輸送も鉄道本線から港湾内までの鉄道引入線路が少なく、円滑な鉄道連携輸送に対し障壁となっている。したがって、鉄道本線から港湾までの連携輸送にトラック会社が競争する。国内輸送用コンテナと国際ISO規格コンテナの混用によって荷役効率性が低下する。

以上のような状況の中で両地域間で円滑な複合一貫輸送を促進するための戦略的協力方案は、次のように概略できる。①トラックと鉄道輸送に対する規制緩和が必要である。韓日両国のトラックや鉄道輸送事業参入の規制緩和や両国のトラックや鉄道関連輸送手段が自由に出入りできる制度的な整備が必要である。両国の輸送市場参入規制の緩和は港運組合、道路運送関連協会等の利害関係機関や地域別談合体制から脱皮できる対策を段階別に説得し合うことが大切である。これは両国の中央政府や地方自治体から特別推進機構を構築して推進することが望ましい。②鉄道と港湾、道路と港湾を連携するターミナルや物流拠点運営に両国の関連企業が共同出資できる政策開発である。したがって、荷役施設や業務上の情報共有で円滑な物流サービスの提供で複合一貫輸送の効率が高められる。③両国の港湾や背後地間港湾専用道路の整備、都心迂回道路網の拡充である。④親環境的な輸送システムや輸送手段の開発である。沿岸輸送や鉄道輸送を利用するモーダルシフト(Modal shift)政策の展開や未来志向的な大量・超高速貨物船の共同開発など長期的な戦略的協力も必要である。⑤共同物流情報網の構築である。両国の港湾、鉄道、道路輸送情報の統合も必要である。

第3に、両地域間の港湾物流情報交換と物流技術共同開発の支援システム構築である。

韓国の物流技術開発方向はIT基盤・物流応用技術、物流システム、物流機器・装備、物流インフラストラクチャー関連技術を主に開発している。建設交

通部は「交通体系効率化法」によって推進する‘交通技術研究開発事業’、産業資源部は‘次世代成長動力産業技術開発課題’、‘10大次世代産業物流新技術’、情報通信部は‘I T 839戦略’、海洋水産部は‘自動化埠頭技術開発’等を推進している。

日本政府も情報通信基盤及び物流応用技術分野を積極的に開発している。国土交通省は‘航空手荷物管理システム開発’、‘次世代航空システム技術研究組合の設立’等物流関連技術開発機関の整備や物流関連法・制度を整備している。総務省では‘UHF電子割当の制度化’経済産業省では‘電子タグに関するプライバシーのガイドライン’を公表した。特に、低公害車両の普及を拡大するために経済産業省では‘クリーン・エネルギー自動車導入促進事業’、‘地域新エネルギー導入促進事業’等を施行している。このような親環境物流技術開発や関連自動車の普及促進事業について所得税、法人税などの国税はもちろんのこと、固定資産税、特別土地保有税、自動車取得税などの地方税も軽減している。

日本は、物流関連技術が最も発達している。物流技術開発に関する支援システムも完備しており、物流応用技術開発が活発に行われている。したがって、物流技術分野の標準策定、物流応用技術開発に韓日共同参加や協力体系を構築していくことが必要である。韓日間物流技術開発に関する協力実態は次のようである。

韓国の産業資源部は韓日首脳会談で流通・物流分野において協力を推進することを基本的に合議して推進している。2003年4月に韓日中間の標準化・情報化・物流技術に対して相互協力することで締結した。2003年11月には北京で韓日中間の国際物流シンポジウムが開催された。これからもISOとIEC(International Electro-technical Commission)等の国際協力機構通じて技術標準や情報化関連の標準化を中心に多者間議論が必要である。韓日間物流技術分野の戦略的な協力方向は次のように考えられる。第1に、物流技術分野の標準制定である。両国での物流技術実用化や商用化を容易にすることである。第2に、物流新技術を共同開発する協力体系を構築する。両国の産学官が共同

参加しながら共同投資、共同利用システムを構築する。すなわち、両国の政府が主体になって、産学官が参加する物流技術開発協議体を構成して支援体制を構築する。その後、物流関連学会、物流研究所を通じて物流技術や物流現場の需要調査・研究等、共同開発を政策的に支援する。

第4に、両地域の港湾背後地域への共同投資・運営システムの構築である。両地域間の物流拠点投資や管理・運営に関する制度的な協力方向を提示すると次の通りである。①物流拠点施設運営市場へ一定の参入基準を設定すべきである。②港湾関連施設投資に大きな制約要因である投資制限・港湾労務供給などに関する制度改善を推進する。③物流拠点施設への共同投資や共同利用、共同投資環境を備えられる制度的な支援である。例えば、港湾施設やICD等国际複合一貫輸送関連の物流施設に両国の企業や政府が共同にファンドを創設して共同投資、共同運営しながら過剰投資抑制やより効率的な運営方案を持続的に模索する。④両国の主要ハブ港の背後団地についてお互い連携事業システムを開発し、共同PR、共同情報網構築、共同支援策等を推進すべきである。

III. むすび

本稿では、釜山港Logistics Allianceの戦略的な推進方向について考察した。

むすびとして、今後、釜山-福岡地域のLogistics Allianceの推進のためには次のような点からより具体的な研究を進める必要がある。

第1に、両地域の港湾運営主体間のLogistics Alliance推進の共同参加意識を高めることである。

第2に、両地域の港湾運営会社、船社、荷主間の戦略的なフィーダー港ネットワーク構築である。

第3に、共同物流サービスの開発と共同マーケティングの推進である。

第4に、両地域の地方自治体・企業等の共同出資による統合港湾運営会社の設立である。

以上の点を踏まえて、これからは国境を越えた積極的な港湾支援策を展開して国際的な超広域共同物流観点から遊休港湾施設の活性化や共同利用システムを構築することが必要であるとする。

(注)

- 1) 釜山ー福岡超広域経済圏構想とは、2008年3月8日釜山広域市から福岡市へ“国境を越えた広域経済圏の形成”を提案した。2008年3月から9月まで実務協議を5回行い、2008年10月20日に両都市の市長、商工会議所、貿易協会、観光協会、研究所等を構成人として経済協力協議会総会を開催した。
- 2) エストニア首都のタールリン (Tallinn) では、地元企業50%、外資企業50%が占める。外資企業の国籍比率はスウェーデン45%、フィンランド24%である。特に事業部門は金融33%、事業サービス22%、製造業17%で構成されており、隣接する国からの投資比率が高い。
- 3) L.M.Ellram, “Patterns in International Alliances”, *Journal of Business Logistics*, Vol.13, No.1, 1992.
- 4) 韓国海洋水産研究院編、『東北亜主要港湾間Co-opetition戦略に関する研究』、KMI、2006.
- 5) 釜山日報、2006.09.08
- 6) 韓国港湾研究会、「港湾研究」、2006、p 29
- 7) 釜山開発研究院編、『東アジア物流動向 (No.36)』、BDI、2007.

参考文献

- 建設交通部編、『建設交通統計年報』、2006～2008
建設交通部編、『大都市圏広域交通計画参考資料』、2007
釜山広域市編、『統計年報』、2006～2008
釜山広域市編、『釜山韓国基本現状』、2007
琴性根、「グローバル時代における競争力のある大都市について」アジア太平洋研究第13号、アジア太平洋センター、2003.
琴性根、「韓国東南圏と日本福岡県との産学協力方案」海峡圏研究第5号、韓日海峡圏研究機関協議会、2005.
釜山開発研究院編、『東アジア物流動向 (No.36～38)』BDI、2007～2009.
釜山人的資源開発院編、『釜山福岡超広域経済圏RHRD政策方向と課題』BHRDI、2009.
日本経済産業省九州経済産業局編、『九州の投資環境』、2007.
日本経済産業省九州経済産業局編、『九州アジア国際化レポート』、2007.

日本経済産業省九州経済産業局編、『環黄海圏における人材の交流及び活用に関する調査報告書』、2007.

福岡市編、「新・基本計画第2次実施計画」『政策プラン概要』、2007.

福岡市編、『日韓シーニックバイウェイ構想に関する調査報告書』、2007.

釜山－福岡フォーラム編、「福岡－釜山フォーラム」、2007

韓国産業資源部ホームページ (<http://www.mocie.go.kr>)

韓国建設交通部ホームページ (<http://www.moct.go.kr>)

韓国貿易協会ホームページ (<http://www.kita.net>)

韓国釜山港湾公社ホームページ (<http://www.bpa.or.kr>)

韓国物流協会ホームページ (<http://www.kola.or.kr>)

韓国釜山広域庁市ホームページ (<http://www.busan.go.kr>)

日本国土交通省ホームページ (www.mlit.go.jp)

日本通商産業省ホームページ (www.meti.go.jp)

日本貿易振興機構ホームページ (www.jetro.go.jp)

日本福岡市役所ホームページ (www.city.fukuoka.jp)

日本北九州市役所ホームページ (www.city.kitakyushu.jp)

日本福岡県庁ホームページ (www.pref.fukuoka.lg.jp)