

# 第7章 下関港における東アジア国際物流の現状と今後の展望に関する一試論

高嶋 正晴

## I. 本稿の目的

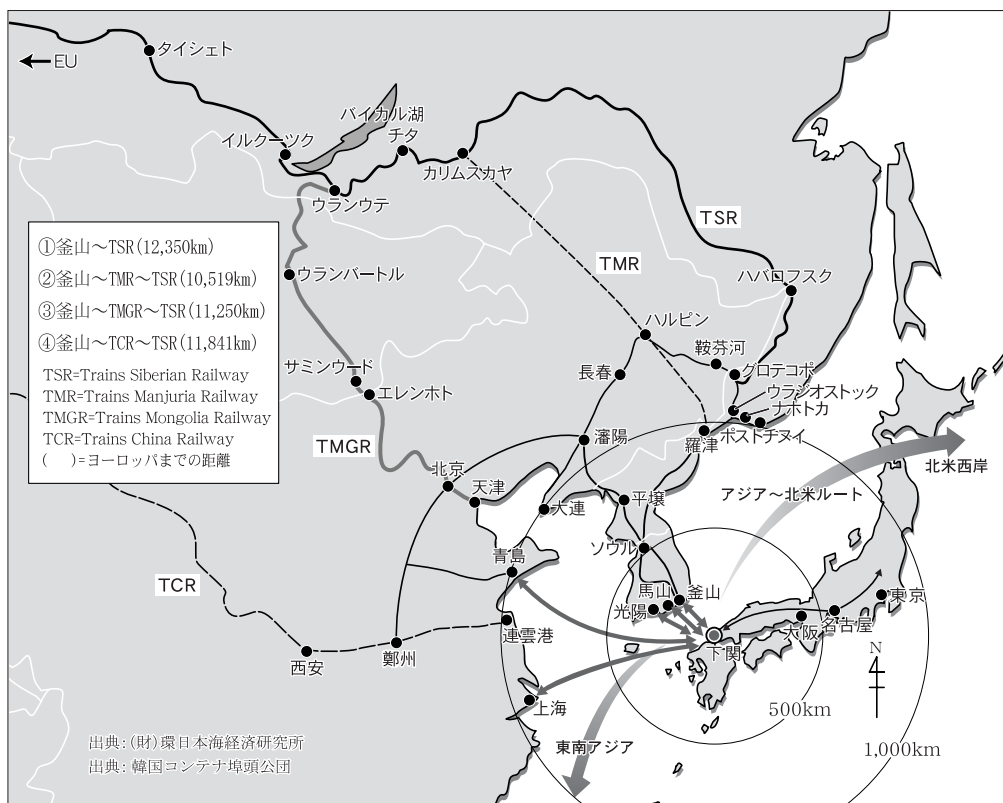
関門地域は、本州と九州の結節点であるだけでなく、日本で大陸にもっとも近接した位置にあり、国際的には、環渤海圏<sup>(註1)</sup>を含む環黄海圏<sup>(註2)</sup>と環日本海圏という2つの東アジア地域経済圏の要石をなす。すなわち、日本から中国・韓国の東アジア地域へ、あるいは東アジア地域から日本へのゲートウェイとして抜群の位置にあるといえる。東アジア地域は、日本に加えて、人口10億人の市場規模を有する成長著しい中国や、あるいは、OECD（経済協力開発機構）に加盟し600万人弱規模の人口ながらも成熟した市場である韓国などからなり、今後の世界経済の成長を牽引する潜在力を大いに持つものと期待されている。このような東アジアの巨大有望市場に対して、関門地域は、その地理的近接性などの諸特性と既存ストックとを活用して独自のアプローチを練り上げ、地域経済・産業の活性化への展望を切り開かねばならない。本稿は、そうした展望の可能性を、関門港とくに下関港が備えている国際物流拠点機能に着目して試論するものである<sup>(註3)</sup>。

以下、まず第2節では、中国を中心とする近年の東アジア経済・市場の急成長や、それに伴っての貨物・港湾状況の変化や港湾関連政策の展開など、関門地域および下関市・下関港の内外で国際物流にかかわる状況や環境の変化について概括する。第3節および第4節では、下関港の国際物流拠点機能の根幹ともいえる国際定期航路を中心に、まず、これまでの発展の経緯を振り返り、次いで、その現況および港勢について概観し、下関港の特性や特長を整理する。第5節では、下関港が現時点で有している特性や優位性をよりいっそう活用し、下関市および関門地域（さらには山口県）の地域経済活性化に向けていかなる可能性を切り開きうるのか、そして、そのためにはどのような取り組みが必要なのかを考えてみたい。

## II. 近年の東アジアの国際物流の動向と関門地域／関門港内外の変化

21世紀に入って、関門地域をとりまく国際的環境や我が国の港湾政策、さらには、関門地域それだけでも大きく変化してきている。端的には、2001年のWTO（世界貿易機関）加盟後の中国经济の急成長、東アジア域内での日本の港湾の地位低下、日本の地方港湾の国際化とコンテナ物流の地元化といった国内外の環境の変化、そして、下関港～中国間の外航定期フェリー航路の拡充、下関市と周辺4町の合併による新しい下関市の誕生といった関門地域内の変化などが挙げられよう。この節ではこれらの変化について論じる。

図表1 下関を中心とした日本および北東アジアの地図



(出所:下関市港湾局ホームページより転載〔原出典:(財)環日本海経済研究所および韓国コンテナ埠頭公団〕。ただし、下関～上海間に矢印を追加した。)

まず、近年の中国経済の急成長であるが、これは2001年の中国のWTO加盟による経済・市場の開放化・自由化に大いに後押しをされている。中国はいわゆるBRICS諸国<sup>(註4)</sup>の一つとして、その経済的ポテンシャルにますます期待が寄せられるようになっており、また今後10年間でおおよそ10%弱の成長が見込まれていることもあって、日中間の貿易投資は拡大傾向にある。たとえば、日本貿易振興機構(ジェトロ)の最新の発表によれば、日中貿易においては、2005年は対中輸出が若干鈍ったものの輸入が大いに好調で、総額1893億8736万ドル(前年比12.7%増)となり、7年連続で最高値を更新している<sup>(註5)</sup>。こうした状況を受けて、下関港でも、国際定期航路においては、従来の韓国航路に加えて、青島航路の増便と上海航路の新規開設など中国フェリー航路の充実と多角化が促進されてきた。青島航路は、1998年にそれまでの月2便から週1便に増便され、2002年には週2便化された。2005年6月にはさらに1便増便されて週3便体制になるとともに、上海航路が新規開設された(週1便)。

次いで、アジア地域における日本の港湾の地位低下についてである。コンテナ貨物量は世界的に増加傾向にあり、それを受けて、アジア地域各地の主要港湾では港湾の大型化・高度化を急いでいる。そうしたなか、日本の港湾は、コンテナ貨物の取扱能力において遅れをとり、また港湾利用コストにおいても競争力を失ってきている。たとえば、2004年の世界のコンテナ主要港上位50位(コンテナ個数)<sup>(註6)</sup>を見てみると、1位が香港(2193万TEU〔20フィートコンテナ換算〕)、2位がシンガポール(2133万TEU)、3位が上海(1455万TEU)、4位が深セン(1366万TEU)、5位

が釜山（1143万TEU）、6位が高雄（971万TEU）、と上位6位までを東アジア地域の港湾が占めている。その他、東アジア地域の港湾としては、14位に青島（514万TEU）、15位のニューヨーク（448万TEU）を挟んで、16位に寧波（400万TEU）、17位に天津（381万TEU）など、中国の発展著しい地域の港湾が後続する<sup>（註7）</sup>。これら中国の港湾はいずれも前年比で2～3割も取扱量が増加している。他方、日本の港湾は、全般的にはコンテナ取扱量が増えているものの、東京は336万TEUで19位、横浜が27位（272万TEU）、名古屋が33位（230万TEU）、神戸が37位（218万TEU）である。およそ15年前の1990年、神戸港は世界で5位（260万TEU）、横浜が11位（165万TEU）、13位に東京（156万TEU）だったことを思えば、この間の世界の港湾の大型化のペースの急速さが強く実感される。

この地位低下は、単なる港湾の利用頻度の低下というだけに留まらない。経済のグローバル化、あるいは、東アジア域内での分業体制の高度化やネットワーク化が促進されるなかで<sup>（註8）</sup>、諸企業はサプライ・チェーン・マネジメント（SCM）に支えられたフレキシビリティの高いビジネス・ロジスティクスを追求するようになってきている。その結果、グローバルな物流を支える拠点としての港湾の役割は重要性を増しており、それゆえ、港湾の競争力の低下は、当該地域や国の産業立地を停滞させ、しいてはその産業競争力をも削いでしまいかねないなど、深刻な影響を及ぼしうる。

こうした状況に対して我が国が打ち出した港湾機能強化策が「スーパー中枢港湾プロジェクト」である。それは、「アジア諸国の主要港湾をしのぐコスト・サービス水準の実現」を目標とし、港湾の広域連携のもとに、ターミナルの大規模化、コンテナ船の大型化に対応できる岸壁の大型化・大水深化、荷役システムのIT化・高度化など「次世代高規格コンテナターミナル」を形成し、港湾コストの3割削減（釜山港並み）や物流リードタイムの短縮を実現しようというものである<sup>（註9）</sup>。このスーパー中枢港湾には、2004年度、京浜港（東京、横浜両港）、伊勢湾（名古屋、四日市両港）、および阪神港（大阪、神戸両港）が指定された。2006年2月の最新の報道によれば、下関市は、福岡市、北九州市と共同で、福岡港、北九州港、下関港合同のスーパー中枢港湾申請をめざすとのことである<sup>（註10）</sup>。

他方、地方港をとりまく状況には、90年代以降に大きな変化が生じてきた。とくに、地方港の多くでは、五大港の内航フィーダー港という役割から脱却して、国際化（国際航路への参入）、コンテナ港化、そしてそれに伴ってのコンテナ貨物の地元生産・消費の傾向を強めてきていることが指摘されている<sup>（註11）</sup>。陸路での輸送コストの要素もあり一概には言えないが、今後はサービスの競合する（地方）港湾間の競争も激化するものと予想される。

そして、2005年、下関市は、豊浦・豊北・菊川・豊田の旧4町と合併して、人口が30万人の中核都市、新生・下関市となった。この拡大による大きな変化の一つは、下関市は、商業・工業の第二次・第三次産業中心の従来地域に加えて、農林漁業の第一次産業に重きをおいた地域を含むこととなった点である。これは、下関市および関門地域の産業構成あるいは地域経済の特性にも大きな変化を導きうるもので、地域経済の活性化において新たな課題と可能性とをもたらすものとなる。関門港および下関港の将来ビジョンは、これら一連の新しい変化の動向を見据えて改めて展

望する必要があるように思われる。

### Ⅲ. 下関港の発展と現況 ～国際定期航路を中心に～

下関港は、北九州港とともに「関門港」を構成し、博多港とともに北部九州の特定重要港湾<sup>(註12)</sup>／中枢国際港湾の一つに指定されている。とはいえ、下関港それじたいは小規模な港湾である。図表2は、日本の五大港と北部九州中枢国際港湾（博多港、北九州港、下関港）の2003年のコンテナ取扱個数をグラフで示したものであり、下関港が他の大型港湾に比して小規模であることが確認されよう。また、たとえば、2005年上半期のコンテナ取扱高は全国で17番目<sup>(註13)</sup>であったことから、その小規模ぶりがうかがえよう。

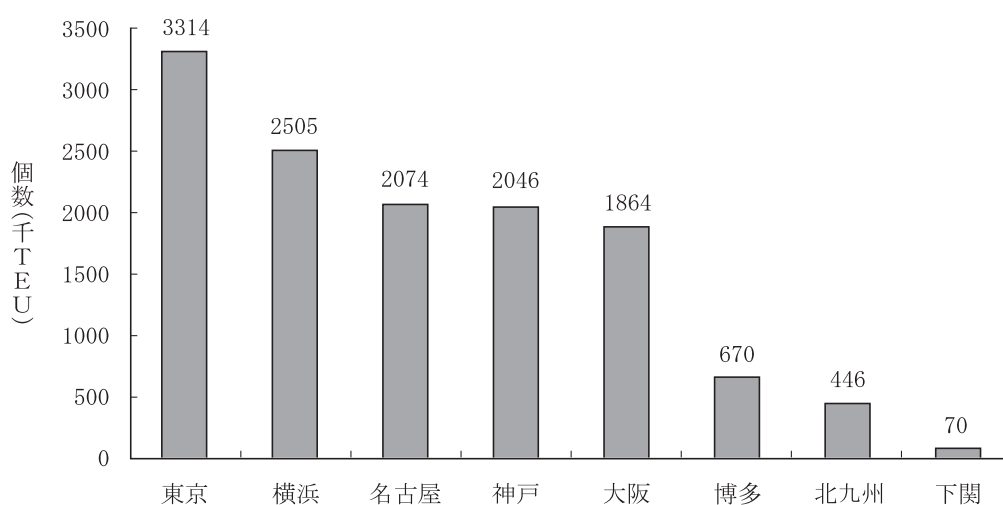
しかし、下関港にはその立地や航路において、他港にはない強みがある。その核となっているのが、韓国・釜山航路、中国・青島航路、中国・上海航路の3つの国際（外航）定期フェリー航路である。それぞれの所要時間および距離は、釜山航路が8時間（220km）、青島航路が27.5時間（1078km）、上海航路が30時間（1020km）である。

#### 1. 下関港の国際定期航路の発展

近代の下関港は、東アジアとの結びつきを強めつつ発展してきた。この節では、下関港における国際航路、とりわけ東アジア航路の展開に注目しつつ、その現在までの歩みを振り返っておくこととする。

近代の下関港は、日本と中国・韓国を結ぶ東アジア国際航路の港として出発し、その始まりから東アジア指向であった。1875年（明治8年）、上海定期航路の寄港地として開港指定を受け、1883

図表2 日本の五大港と博多港、北九州港、下関港のコンテナ取扱個数（2003年）



(出所：下関市港湾局『2004 下関港統計年報』52ページ、および、有吉宏樹氏〔財団法人・山口経済研究所理事〕による講演「下関とフェリー」日本港湾経済学会総会、山口大学、2005年9月8日の配布資料を参考にした)

年（明治16年）には特別輸出港として、対韓貿易港となった。1899年には、第一種港湾の指定を受けた。下関～釜山間の連絡航路が開始されるのは、1905年（明治35年）のことである。1907年には、第一種重要港湾の指定を受けた。この頃、下関市にノルウェイやドイツの領事館が設置され、国際港としての性格を強めていった。

第二次世界大戦後の1951年（昭和26年）9月、特定重要港湾に指定され、その後、国による港湾整備5カ年計画などによって、第二突堤や細江、岬之町、長府など各地区の埠頭や船揚場など、着々と下関港の整備が進められてきた。また、1995年には、博多港および北九州港とともに、北部九州地域の国際コンテナ貨物輸送の拠点として中枢国際港湾（＝国際ハブ港湾）にも指定された。これを受けて、同年11月、北浦沖に大型コンテナ船が寄留可能な大水深の岸壁を備えたコンテナターミナル拠点としての沖合人工島（「ひびくくらんど」；町名「長州出島」）が着工され、2008年の一部供用をめざして建設が進められている<sup>（註14）</sup>。なお、1994年（平成6年）3月には、1993年3月の北九州市について、輸入促進地域（FAZ：Foreign Access Zone）に指定され、輸入拠点としての機能強化が図られてきた<sup>（註15）</sup>。

さて、戦後の国際航路の展開に大きな進展が見られるのは、1960年代後半から1970年代にかけてのことである。1965年（昭和40年）、日韓基本条約が調印され、これを受けて、翌1966年に韓国領事館が設置された。なお、この年、米州8定期航路の寄港が決定した。翌1967年には、さらに、欧州4定期航路、アフリカ3定期航路、ベルシャ湾2定期航路、ベンガル湾定期航路、オーストラリアおよびニュージーランド定期航路といった国際定期航路の寄港が続々と決定した。

1970年（昭和45年）6月には、現在の関釜フェリーが「フェリー関釜」として就航し、下関～釜山間のコンテナ輸送が始まった。これは我が国初の国際フェリーであった。そして、1983年（昭和53年）4月のフェリー釜関の就航に伴い、同年5月、関釜、釜関両フェリーによる毎日運航が開始された（現在の週7便となるのは1988年（昭和63年）8月である）。なお、同年3月、下関国際ターミナルが完成した。韓国航路は、その後、コンテナ定期航路を中心に充実してきている。1992年（平成4年）9月、南星海運株式会社によって日韓コンテナ航路が週3便の定期航路となった。これはすぐに増便され、同年12月には週6便となった。現在では、南星海運（下関～釜山・光陽）と長錦商船株式会社（下関～馬山・釜山）によって、週10便のコンテナ定期航路が運行されている。

戦後の中国航路は、青島航路が1980年（昭和55年）に再開され、1990年（平成2年）下関～青島間のコンテナ輸送が開始された。そして、1995年7月の年5便から月2便への増便を経て、1998年（平成10年）にオリエントフェリー（株）による週1便の定期航路となった。2002年（平成14年）10月には週2便、2005年（平成17年）6月には週3便となり、ますます利便性が向上してきている。青島航路では、貨客船のフェリーのみならず、貨物船も2002年6月から前出の南星海運が週1便で運航している。また、2005年には、上海下関フェリー（株）によって、下関～上海間で、週1便の貨物輸送サービスが開始された<sup>（註16）</sup>。その他、東アジア向けコンテナ航路としては、1999年（平成11年）4月、OOCL（株）による日台コンテナ定期航路が開始され、この航路は翌年12月に香港まで延航された。このように対東アジア物流拠点としての機能は近年ます

ます強化される傾向にある。

なお、東アジア地域以外の国際航路であるが、北米西岸への定期航路については、1996年（平成8年）からイースタンカーライナー（株）（ECL）が週2便（下関～日本国内～ロングビーチ～タコマ～バンクーバー）、1999年（平成11年）から東興海運（株）が隔月1便（下関～日本国内～ロングビーチ）をそれぞれ開設した。また、1998年（平成10年）から協和海運（株）によって、3週1便で下関～パプアニューギニアおよびオーストラリア航路が開設された。

## 2. 下関港の国際定期航路の概況と港勢

### (1) 現在の国際定期航路

現在のフェリーおよびコンテナの国際定期航路をまとめたのが以下の図表3である。フェリー定期航路は、釜山、青島、上海の3航路、合計週11便が運航しており、まさに「日本最大の国際フェリー基地」である<sup>(註17)</sup>。また、コンテナ定期航路は、韓国、中国など東アジア航路が他地域方面の航路よりも充実している。

図表3 下関港のフェリーおよびコンテナなどの国際定期航路一覧（2005年）

航路の種別	航路名（開設年）	便数	船社名
フェリー航路	下関～釜山（1970）	毎日	関釜フェリー／釜関フェリー
	下関～青島（1980）	3便／週	オリエントフェリー
	下関～上海（2005）	1便／週	上海下関フェリー
コンテナ航路	下関～釜山（1992）	2便／週	南星海運
	下関～釜山～馬山（2003）	6便／週	長綿商船
	下関～光陽～釜山（2002）	1便／週	南星海運
	下関～青島（2002）	1便／週	南星海運
	下関～香港・高雄（台湾）（1999、香港延航は2000）	1便／週	OOCL（Orient Overseas Container Line., Ltd.）
多目的航路	下関～北米西岸（1996）	2便／月	イースタンカーライナー
	下関～北米西岸（1999）	1便／隔月	東興海運
	下関～パプアニューギニア、東豪州（1998）	1便／3週	協和海運

（出所：山口県『こくさいか山口』第314号、2005年、12ページ、および下関市港湾局が編集作成した『Port of Shimonoseki』2005年版を参考に、筆者が作成。なお、下関～上海間のフェリー航路は、2006年3月現在、旅客なしの貨物フェリーとして運航中。）

### (2) 下関港の現況 ～外国貿易を中心に～

下関港の現況を、これらの国際航路を通じて行われる外国貿易を中心に概観しておく。まず、最新の外貿貨物の港勢であるが、下関市港湾局による最新の港勢のまとめ<sup>(註18)</sup>によれば、2003年の外貿貨物は、フェリー貨物、コンテナ貨物ともに輸入超過であった。外貿貨物は、重量ベースでは、輸出795,503トン（前年比4.5%増）、輸入1,379,862トン（同4.3%減）、合計2,175,365トン（同1.3%減）である。また、外貿コンテナ貨物は、個数ベースでは、輸出33,586TEU（前年比1.0%増）、輸入36,477TEU（同8.4%増）、合計70,063TEU（同4.7%増）で最高値を更新した。また、コンテナ貨物量では、輸出379,078トン（前年比0.3%減）、輸入531,130トン（同3.6%増）、

図表4 下関港の外貿コンテナ個数・貨物量の推移、1993年－2005年

年次	個数(単位:TEU)			年次	貨物量(単位:トン)		
	輸出	輸入	合計		輸出	輸入	合計
1993	25,641	26,832	52,473	1993	210,301	514,218	724,519
1994	28,051	28,831	56,882	1994	224,079	548,341	772,420
1995	29,476	30,970	60,446	1995	260,248	544,366	804,614
1996	25,670	26,135	51,805	1996	253,552	563,753	817,305
1997	25,284	25,616	50,900	1997	329,813	514,562	844,375
1998	26,333	27,276	53,609	1998	184,836	563,076	747,912
1999	30,074	31,380	61,454	1999	262,586	640,599	903,185
2000	32,229	33,069	65,298	2000	370,597	634,995	1,005,592
2001	32,825	34,062	66,887	2001	314,861	617,255	932,116
2002	33,259	33,658	66,917	2002	380,084	512,746	892,830
2003	33,586	36,477	70,063	2003	379,085	531,130	910,215
2004	40,778	41,184	81,962	2004	437,346	568,280	1,005,626
2005	42,891	41,812	84,703	2005	405,447	576,858	982,305

(出所：1993－2004年の数値は下関市港湾局の資料より、2005年の数値(速報値)は、2006年2月6日付の下関市港湾局の広報・報道資料による。下関市ホームページ内の「広報・報道資料」を参照。コンテナ個数は20フィートコンテナ換算(TEU)。

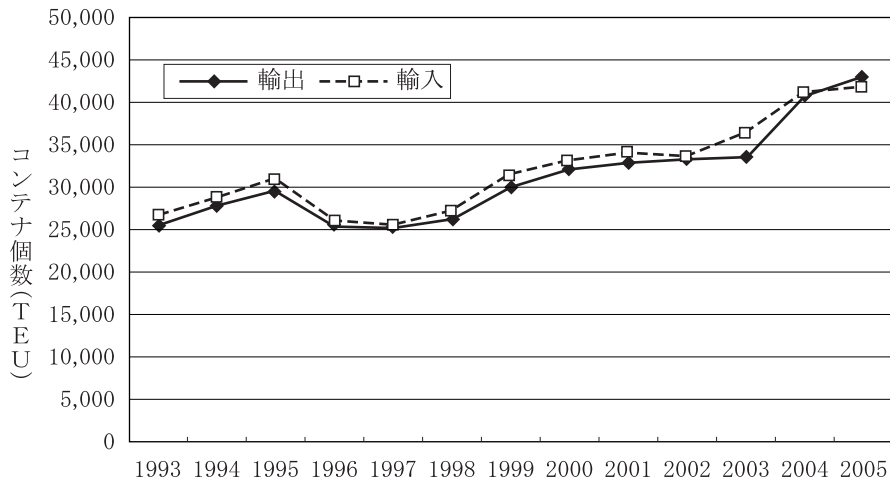
合計910,208トン(同1.9%増)となった。なお、重量ベースでのコンテナ比率は、輸出で47.7%、輸入で38.5%、輸出入合わせて41.8%であった。国別で見ると、外貿貨物では、対韓国、南アフリカ、アメリカ、カナダの貨物の減少、対中国、オーストラリアの貨物の増加が顕著であった。コンテナ貨物は、対韓国の貨物が減少、対中国の貨物が増加した。フェリー貨物をのぞく主な取扱貨物は、輸出では産業機械、ゴム製品、電気機械(コンテナ貨物では産業機械、電気機械、製造食品)、輸入では衣類・身廻品、はきもの、石油製品、水産品、金属鉱、りん鉱石(コンテナ貨物では衣服、身廻品、はきもの、水産品、取り合せ品、野菜・果物)であった。なお、貿易額は、輸出4076億3200万円(前年比21.3%増)、輸入2465億1000万円(前年比4.3%減)で、1611億2200万円の輸出超過(貿易黒字)となった。

続いて、ここ数年の外貿貨物の傾向を見ていくことにする(註19)。まず、図表4は、近年の下関港の外国貿易実績をコンテナ個数および貨物量で示したものである。それをグラフで示したのが、図表5および6である。

これらから確認できるのは、コンテナ取扱個数に関しては、1997年以来、輸出入ともにほぼ均衡を保ちつつ順調に拡大してきていることである。現時点で最新のデータである2005年のコンテナ取扱個数(ただし速報値、20フィートコンテナ換算〔=TEU: Twenty foot Equivalent Units〕)は、輸出42,891TEUおよび輸入41,812TEUの合計84,703TEUに達した。これは、前年比で3.3%増であり、2000年比で29.7%増となっている。(下関市港湾局が目標としている)現行航路での10万TEU達成もいよいよ現実味を帯びつつあるといえる。コンテナ貨物量については、全般的に輸入超過が確認される。

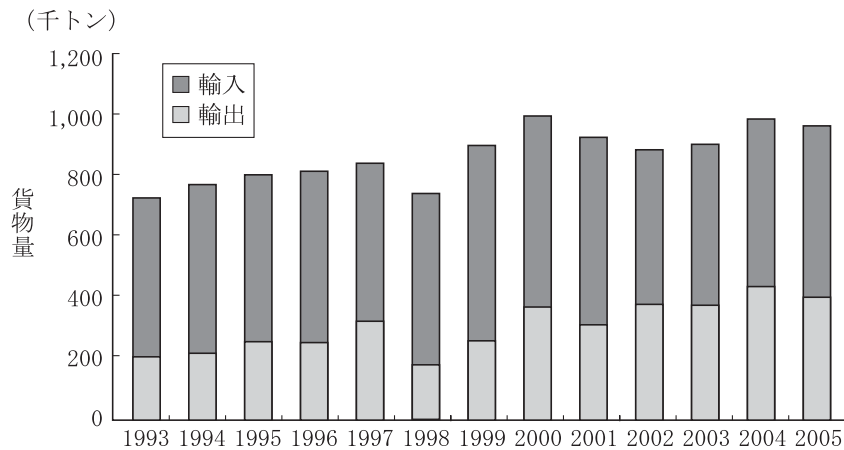
図表7は、1999年から2004年にかけての下関港の外貿コンテナ個数の推移を貿易相手国別に示

図表5 下関港の外貿コンテナ個数の推移、1993年－2005年



(出所：同上)

図表6 下関港の外貿コンテナ貨物量の推移、1993年－2005年



(出所：同上)

したものである。この図表からは、まず、輸出入ともに、韓国が最大の貿易相手国であることがわかる。とはいえ、対韓貿易は、コンテナ個数ではここ数年、輸出入ともに横ばいないし減少の傾向がみられ、2004年は若干盛り返したものの、今後ますます拡大の方向にあると判断するまでには至らないように思われる。

その一方で目覚ましいのが、対中貿易の拡大である。1999年から2004年までに対中貿易コンテナ個数それじたいは実に2.89倍の増加を記録している。確かに、2004年のコンテナ個数では、対中貿易コンテナの個数は韓国のそれのおよそ5割強にしか過ぎず、その絶対個数は対韓貿易コンテナ個数には及ばない。しかし、図表中にみるように、1999年時点での対韓・対中のコンテナ個数比がおよそ5：1と対韓貿易が圧倒的にリードしていたことからすれば、現在の対中貿易コンテナ



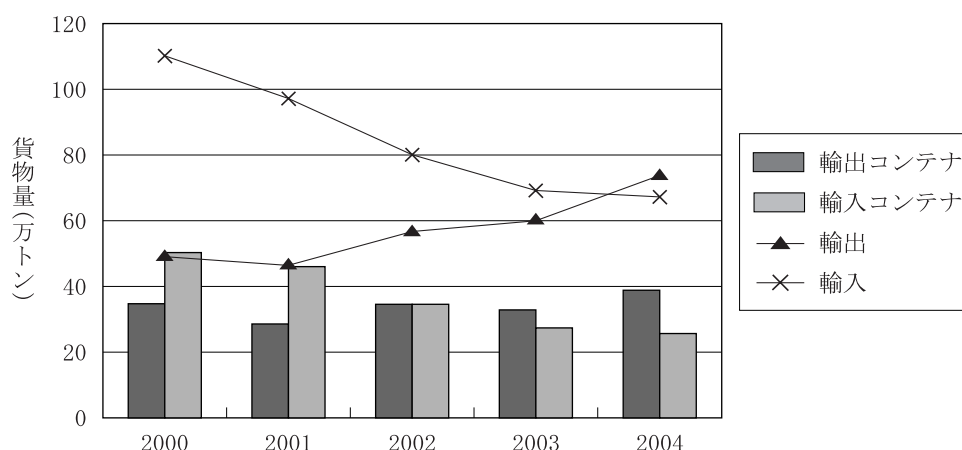
図表7 下関港の貿易相手国別外貿コンテナ個数の推移 1999年－2004年

国／年次		1999	2000	2001	2002	2003	2004
韓国	輸出	24,337	25,952	25,231	24,972	21,183	26,369
	輸入	25,509	25,630	25,094	23,994	23,046	25,360
	小計	49,846	51,582	50,325	48,966	44,229	51,729
中国	輸出	4,898	5,728	7,228	7,687	11,909	14,111
	輸入	5,004	6,194	7,788	8,758	12,277	14,499
	小計	9,902	11,922	15,016	16,445	24,186	28,610
その他	輸出	574	549	366	600	494	298
	輸入	867	1,245	1,180	906	1,154	1,325
	小計	1,441	1,794	1,546	1,506	1,648	1,623
合計		61,189	65,298	66,887	66,917	70,063	81,962

(出所：下関市港湾局の内部資料に筆者がごくわずかに手を加えた)

図表8 下関港の対韓国貿易貨物量の推移 2000年－2004年 (単位：トン)

年	輸出			輸入		
	うちコンテナ	コンテナ比率		うちコンテナ	コンテナ比率	
2000	498,038	349,107	70.1%	1,095,589	502,766	45.9%
2001	463,690	288,419	62.2%	970,982	457,902	47.2%
2002	571,779	347,723	60.8%	802,203	349,228	43.5%
2003	614,102	328,962	53.6%	690,607	273,744	39.6%
2004	742,382	385,607	51.9%	665,980	259,349	38.9%



(出所：下関港湾局の内部資料より)

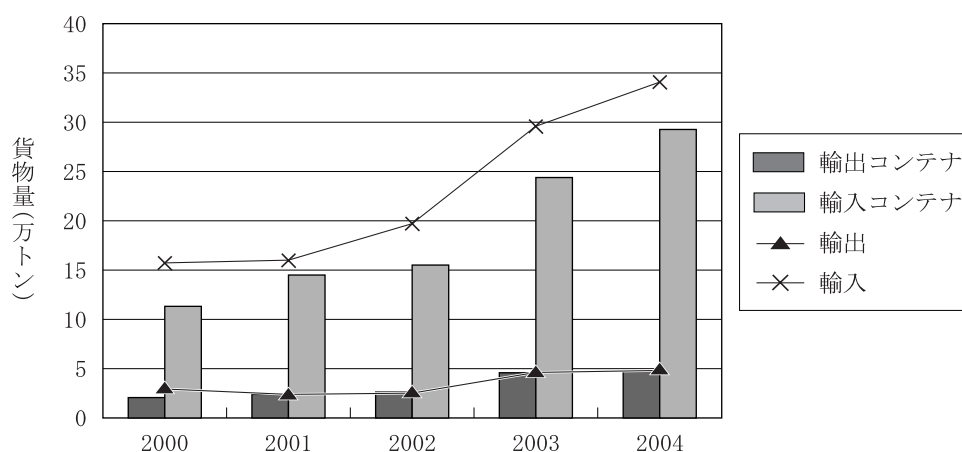
個数の増加はかなりのものといえよう。この大幅増の要因としては、直接的には、先述の青島航路の増便および上海航路の新規開設が大きく寄与している。

続いて、国別の貨物量の動向である。図表8は対韓国の貿易貨物量の推移を示したものである。

対韓貿易は貨物量からみると、輸出量の増加と輸入量の減少が認められ、2004年には輸入貨物量が輸出貨物量を下回る逆転現象が生じている。また、輸出入ともに、コンテナ比率の全般的な低下が見てとれる。1997年のアジア通貨・経済危機を脱した2000年の貨物のコンテナ比率は輸出で70.1%、輸入で45.9%であったが、2004年時点ではそれぞれ51.9%、38.9%にまで低下している。

図表9 下関港の対中貿易貨物量の推移、2000年－2004年（単位：トン）

年	輸 出			輸 入		
	うちコンテナ	コンテナ比率		うちコンテナ	コンテナ比率	
2000	31,548	19,672	62.4%	155,990	113,635	72.8%
2001	22,773	22,398	98.4%	160,428	143,085	89.2%
2002	26,109	25,671	98.3%	197,709	155,092	78.4%
2003	45,490	43,460	95.5%	296,870	239,803	80.8%
2004	49,057	45,855	93.5%	339,602	287,197	84.6%



(出所：同上)

一方、図表9は、対中国の貿易貨物量を数値と図で示したものであるが、貨物量全体、コンテナ重量ともに、圧倒的に輸入超過の傾向にある。2000年には、輸入量は輸出量の5倍弱（コンテナ貨物量では6倍弱）であったが、2004年には7倍弱（同6倍強）となっており、年々この差は拡大する傾向が見て取れる。コンテナ貨物量の比率は輸出入ともに上昇する傾向にある。2000年時点の貨物のコンテナ比率をみても、輸出で62.4%、輸入で72.9%であったが、2004年時点ではそれぞれ93.5%、84.6%にまで上昇している。

中国経済の好調ぶりや東アジア経済圏の分業のさらなる高度化の進展をかんがみれば、今後も日中間のコンテナ貨物の拡大傾向や、輸入超過の傾向は継続するものと予想される。とすると、今後の対中貿易の課題としては、輸出入のインバランスの是正、すなわち、輸出貨物の拡大が重要となってこよう。この点については、第5節で立ち返り、議論することとする。

## IV. 下関港の国際定期フェリー航路のもつ優位性

下関港は、小規模な港湾であって大型港湾ではないが、その立地や航路において他にない強みをもつ。先に、下関港が「日本最大の国際フェリー基地」であると述べたように、その強みはまさに国際定期フェリー航路の存在にある。すなわち、国際フェリーによる東アジア地域との間の高速かつ多頻度の輸送・物流サービス（ホット・デリバリー・サービス）の提供に、下関港の最大の特長があり、優位性がある。以下では、外貿貨物の特性、国際フェリー航路の強み、そして、ホット・デリバリー・サービスについて説明し、下関港が国際物流において有する優位性について論じる。

### 1. 下関港が取り扱う外貿貨物の特性

下関港で取り扱われる貿易貨物の特性とは、下関市港湾局によれば、(1) 高価な貨物が集まること、(2) 急ぐ貨物が集まること、(3) その背後地の大半が関西以東であること、である<sup>(註20)</sup>。まず、(1) であるが、下関港が取り扱う貿易貨物1トン当たりの単価(2003年)が30万円超であり、近隣港と比較して3～8倍高い貨物が選択的に取り扱われている。たとえば、北九州港は5万円にも満たないし、横浜・名古屋・博多の各港はおよそ10万円前後である。神戸港や大阪港ですら、20万円に達しないというデータが出されている。

(2) 下関港で取り扱う輸出入の貨物の品目別割合において、輸入品ではアパレルや生鮮食品など、輸出品では電子部品や生産機器など、急ぐ貨物が取り扱われるようになってきている。日本に輸入される生鮮野菜・食品のなかでも、たとえば、キュウリの82.8%、トマトの57.5%、ナスの71.9%、アサリの70.3%が下関港から輸入されており、近年では、韓国からの切り花の輸入実績が好調で、1999年の輸入実績511トン・シェア2.8%から、2003年の同4393トン・同18.3%(これは成田空港の9689トン・シェア40.3%に次いで第2位)に拡大してきている。

(3) 輸出入コンテナ貨物流動調査(2003年度、ただし調査期間は10月の1ヶ月間)によれば、下関港の輸入コンテナ貨物の消費地は、北海道0.2%、東北2.0%、関東29.6%、中部15.6%、北陸0.9%、近畿(関西)15.8%、中国18.4%、四国5.0%、九州・沖縄12.6%であり、関東圏が3割、関西以東が64.1%を占めている。同じく、下関港の輸出コンテナ貨物の生産地は、北海道0.2%、東北0.5%、関東29.9%、中部4.7%、北陸1.6%、近畿13.9%、中国21.7%、四国2.2%、九州・沖縄25.3%であり、関東圏が3割、関西以東が50.8%を占めている。これらから、輸出入ともに、下関港のコンテナ貨物の国内生産地・消費地の大半が関西以東であることがわかる。このような背後地の格段の広さは、下関港がこれまで対韓国貿易で全国を対象に集荷し、安定した実績を残してきたことと大きく関係しているといわれる<sup>(註21)</sup>。ともあれ、こうした特長から、下関港は地元の工業産品輸出のための「工業港」というよりかは、広い背後地をもつ「商港」の性格が強いといえる。しかし、この広い背後地も、第2節で言及した地方港の国際化とコンテナ物流の地元化の進展のなかで次第に縮小するものと予想される。実際、韓国向けに輸出されていた北海道産のスケウダラは、その一部が下関港から輸出されていたが、2005年半ばに函館港～釜山港の国際コ

ンテナ定期航路が開設した後は、函館港からの輸出に振り替えられつつあるという<sup>(註22)</sup>。

## 2. 下関港の国際定期フェリー航路の強み

以上のような下関港の取扱外貿貨物の諸特性は、下関港の国際定期フェリー航路の特長に大きく依拠しているといえる。では、下関港の国際定期フェリー航路サービスの特長とは何か。それは、スピード、定時性、定期性（安定性）、貨物の柔軟性である。

下関港のスピード特性は、東アジア地域への地理的近接性に加えて、釜山、青島、あるいは上海のいずれの航路も、途中寄港なしに発着地を最短距離で結ぶシャトル便であることによる。この点は、途中寄港を常態とするコンテナ船と大きく異なる点である。また、フェリー船それじたいもコンテナ船よりも速度がある。加えて、フェリー船は、貨物積み降ろしをオンシャーシ、すなわち車台に載せて行うロールオン・ロールオフ（RO/RO）荷役を行うことができ、ガントリー・クレーン（コンテナ荷役専用クレーン）による荷役よりも2～3割ほど時間短縮が可能である（下の写真参照。貨物がセミ・トレーラー・シャーシに載せられて、船内へと積み込まれる。）。こうしたスピード特性は、さらに、下関港の年中無休通関が可能な強力なCIQ（税関〔Custom〕、出入国〔Immigration〕、検疫〔Quarantine〕）体制によっていっそう強化されている。取扱貨物量が多くないこともまた通関の迅速さを高めている。すなわち、東アジア地域への地理的近接性のみならず、シャトル便、フェリー速度、RO/RO 荷役、年中無休の通関体制など下関港のフェリー・サービスと港湾サービスの諸要素が組み合わさって、スピード特性を形成しているのである。

写真 セミトレーラーシャーシ（左）と、関釜フェリー航路の荷役風景（左）



（出所：シャーシは関光汽船のホームページより転載、<http://www.kankokisen.co.jp/>。  
荷役風景は下関市港湾局ホームページ内「物流関係港湾施設」のページより転載、  
[http://www.shimonoseki-port.com/jp/shisetu\\_b/mainport.htm](http://www.shimonoseki-port.com/jp/shisetu_b/mainport.htm)）

また、下関港と貨物生産地／消費地との間の輸送スピードについても、陸路であれば JR 山陽線および山陰線の鉄道輸送網や、中国道・山陽道・九州自動車道の高速自動車道路網、空路であれば新北九州空港、海路であれば新門司港～大阪・神戸間の内航フェリー航路（毎日2ないし3便）など、陸海空の輸送サービス網が充実しており、荷主のニーズにあったスピードでの輸送が可能である。先述の「急ぐ貨物の集まる港」というのは、まさしくこうしたスピード特性に由来する。

そして、乗客を乗せるフェリーであることから定時の出発到着が確実であり、すなわち、定時性が確保される。また、毎日、あるいは週に二度、三度の運行が確実であることによって、便それじ

たいの周期性（安定性）もある。それゆえ、荷主は物流・配送計画を立てやすい。

貨物については、先述のように RO/RO 荷役が可能であることから、通常のコンテナ規格に納まらない機械類や重量貨物、長尺物など、いわば定形外/規格外の貨物であってもフレキシブルに積み込み、輸送することが可能である。つまり、コンテナ船よりも、積荷の形状に左右されない輸送が可能である。そうしたフレキシビリティの典型的な事例として挙げられるのが、活魚運搬が可能な活魚車であろう。下関港の外航フェリー航路での貨物輸送サービスを請け負う関光汽船（株）の担当者の話によれば、活魚車輸送は 15 年ほど前に関釜航路で始まり、2 年前からは青島航路でも始まった。昨年開設の上海航路ではまだ利用はされていないとのことである（2006 年 2 月現在）。この活魚車の需要はとりわけ関釜航路において高く、毎航海ごとに 10 台近い利用がある。韓国からの輸入はヒラメが多く、逆に韓国への輸出は鯛が中心であり、また、青島からはフグ、アナゴなど高級魚の輸入が多いのが特徴であるという。

### 3. ホット・デリバリー・サービス

以上のような国際定期フェリー航路の強みを活かしたサービスを、ホット・デリバリー・サービスという。これは、ピザなどを出来立ての熱いまま宅配するサービスになぞらえたもので、下関港を発着地とする外航フェリーが提供する日中間・日韓間の迅速な運輸・物流サービスである。従来、船による海上輸送は大量の貨物を低コストで運べるが、それなりの時間がかかって、物流面での柔軟性を欠くというような認識がもたれていたが、それを覆したのがホット・デリバリー・サービスである。キャッチフレーズは、「海よりも早く！空よりも安く！」であり、このサービスの特長は、後述するように、関西以西を背後地とする場合にもっともよく発揮される。

ホット・デリバリー・サービスの要点は、上述の外航定期フェリー航路のスピード特性を活用するものであるということ、通関が 1 日で済むということ、そして、通関後の輸送が宅配便などの自動車トラック輸送を活用するために、たとえ関西以东であれ、通関の翌日ないし翌々日には消費地に到着するという、こと、である。ホット・デリバリー・サービスによる物流プロセスを航路ごとに大まかなイメージとして示せば、以下のようなタイムフローのようになる<sup>(註 23)</sup>。

#### 【釜山航路】

（輸出：下関港→釜山港）：下関出港当日の午前には下関港の倉庫に到着、当日のうちに輸出許可が出され、19 時に下関出港。翌日の午前には釜山港に入港し、即日に入荷許可が出され、その翌日、つまり、下関出港日+2 日で現地バイヤーに到着。

（輸入：釜山港→下関港）：釜山出港当日の 14 時までに釜山港のヤード到着、積み込み後、19 時に下関出港。翌日 8 時 30 分に下関入港、即日通関後、午後には下関から国内の納品指定場所に向かい、その翌日、つまり、釜山出港日+2 日で納品完了。

#### 【青島航路】

（輸出：下関港→青島港）：下関出港日（水・金・土）の前日 11 時に下関港の倉庫に到着、即日、

輸出許可が出される。翌日の13時30分に下関出港。その翌日（木・土・日）16時に青島港に入港し、さらにその翌日、つまり、下関出港日+2日（下関港の倉庫到着日+3日後）でバイヤーに到着。

（輸入：青島港→下関港）：青島出港当日（月・木・土）の16時までにヤード到着、積み込み後、22時に出航。翌々日（水・土・月）9時に下関入港、当日午後に通関後、下関から国内の納品指定場所に向かい、その翌日、つまり、青島出港日+3日で納品完了。

#### 【上海航路】

（輸出：下関港→上海港）：週1回の下関出港日である月曜日11時に倉庫に到着、13時に輸出許可がでて通関、14時に下関出港。翌々日である水曜未明に上海入港、最短で水曜日中に、すなわち下関出港日+3日でバイヤーに到着。

（輸入：上海港→下関港）：上海出港日前日の火曜24時までにヤード到着、積み込み後、翌水曜10時に上海出港。翌木曜16時に下関入港、当日19時に通関後、下関から国内の納品指定場所に向かい、その翌日、つまり、上海出港日+3日で納品完了。

このようなタイムフローで提供されるホット・デリバリー・サービスであるが、他の航路ないし空路と比べて、コストおよび所要時間の点でどれほどの優位性を有しているのだろうか。

下関市港湾局によれば、たとえば、韓国・釜山から茨城県へ輸送する際に東京港までコンテナ船を利用すると、下関港のフェリーを活用した場合に比べて、物流・輸送コストは3分の1で済むが、2.25倍の所要時間がかかり、また、成田空港まで空路を利用すると物流・輸送コストは3.53倍かかるが、所要時間は0.9倍で済む。また、青島から茨城県へ輸送する際に東京港までコンテナ船を利用すると物流・輸送コストは5分の2弱で済むが、2.13倍の所要時間がかかり、また、成田空港まで空路を利用すると物流・輸送コストは5.30倍かかるが、所要時間は約3分の1で済む。

これらの事例において念頭にあるのは、とくに、釜山や青島、上海を生産地とする貨物を、日本の関西以東の巨大消費地へと配送するパターンである。つまり、東アジアから関西・関東圏への荷物は、目的地近くの東京港や大阪港までコンテナ海路で運ぶよりかは、下関港の外航フェリー航路を活用したほうが、陸上の輸送コスト分だけ高コストにはなるが、空路よりかはかなりの低コストで、また所要時間では空路にほぼ準じるか、あるいはそれよりも若干劣るぐらいでデリバリー可能というわけだ。すなわち「海よりも早く！空よりも安く！」なのである。

今後、東アジア地域の分業はますます高度化していくとすれば、開発・生産・販売を一体的に捉えて管理するビジネス・ロジスティクスを導入・強化する企業は増え、それを支える、タイム・オリエンテッドで低コスト、フレキシブルな物流を実現するサプライ・チェーン・マネジメントの需要はさらに強まっていくものとみられる。それゆえ、ホット・デリバリー・サービスに対する需要は拡大する傾向にあると予想される。現在では、下関上海フェリーに先行する形で2004年から、博多港～上海港を26.5時間で結ぶ高速RO/RO船「上海スーパーエクスプレス（SSE）」（週2便：博多港発＝水・土、上海港発＝火・金）が類似のホット・デリバリー・サービスを提供してお

り、路線が若干重複することから今後は強力な競合相手となることが十分に予測されよう<sup>(註24)</sup>。

## V. 提言 ～ホット・デリバリー・サービス活用による輸出振興に向けて～

下関港は、東アジア地域にもっとも近接した立地にあり、かつ、国内最大の国際定期フェリー基地という特長を有する。本稿では、とくに、国際定期フェリー航路こそが他港にない下関港の独自性であり強みの核となっていること、そして、下関港のそうした強みをもっともよく活かすのがこれらフェリー航路による日本～東アジア間の迅速かつ安定した輸送・物流サービス＝ホット・デリバリー・サービスであること、また、現在の貿易状況としてはとくに中国からの輸入が輸出を上回っていること、などを確認してきた。以上のような検討をふまれば、下関港を機軸としての下関市および関門地域の活性化への一つの鍵は、国際定期フェリー航路の積極的活用、とくに、それら航路が結ぶ中国・青島、上海、および韓国・釜山への輸出拡大に見いだされるように思われる。以下本節では、この国際定期フェリー航路を活用しての地域経済・産業密着型の製品の輸出（および開発）促進を政策提言し、そのための具体的諸策などについても試論的に論究することとした。

輸出の対象となる製品としては、やはりホット・デリバリー・サービスを最大限に活かせるような、地場産の高付加価値製品であること、あるいは地場産品を組みあわせて新たに高付加価値製品に仕立てることが望まれる。すぐさま思い浮かぶのは、生鮮品、とくに食料品や食材などであろう。これらを高級食材（現地では日本の国内価格の2倍以上、数倍の価格で販売される）に加工、仕立て上げて、輸出するのである。現在では国策もその流れにある。2003年以来、農林水産省は輸出促進室を立ち上げ、そこが中心となって「農林水産物等輸出促進全国協議会」が結成され、現在、「安心・安全」の日本ブランドを冠した農林水産物の輸出のための販促キャンペーンやその支援活動が積極的に展開されている<sup>(註25)</sup>。図表10は、そのロゴマークである。こうした農林水産物の輸出を図るという「攻めの農政」に転じてきている背景には、WTOや自由貿易協定（FTA）、経済連携協定（EPA）などの農業交渉のなかで我が国の農林水産業もまた自由化、市場開放を迫られており、受身であり続けることの展望もまた開けてこないという国の判断がある。この「攻めの農政」は、海外での日本食や食材、文化のブームに乗るかたちで、あるいは、より正確には、そうしたブームを戦略的にあおりながら輸出促進を拡大しようとするものである。

こうした国策の流れに乗りつつ、関門地域からの生鮮食材も、中国の食習慣や生活習慣を知ったうえで、文化的な商品、ヘルシーで安全性の高い商品として売り込める可能性があるように思われる。下関のフグやアンコウ、特牛のイカなどの水産物<sup>(註26)</sup>、さらには、新しく下関市となった旧4町地域で産出される旬の野菜・果樹といった農産物などもじゅうぶんに輸出

図表10 農林水産物等輸出促進  
全国協議会ロゴマーク



の対象となろう。なお、鮮魚に関しては、検疫が簡素化したことを追い風に輸出に取り組む地域が増えている<sup>(註27)</sup>。また、豊田町地区のイチゴなどは、すでに香港や上海に輸出され好評を博している<sup>(註28)</sup>とされる福岡産の「あまおう」<sup>(註28)</sup>などと比べても遜色のない味と香り、見栄えであるように思われる。その他、阿知須のぶどうや周防大島のみかんなども高級輸出品として十分な競争力もちうるであろう<sup>(註29)</sup>。

そもそも関門地域は、このような対中国・韓国向けの生鮮品輸出促進のための拠点機能を活用し、強化していく好条件に恵まれているといえる。既存のストックとして、RO/RO 荷役が可能な高速フェリー船や港湾内の冷蔵倉庫設備などホット・デリバリー・サービスのための体制があり、また、冷凍・生鮮貨物など温度管理を必要とする貨物のためのリーファーコンテナの取扱などの低温物流やその他変則的な特殊貨物の取扱のノウハウなどの無形のストックもまた蓄積されてきている点は何よりの強みとなる。

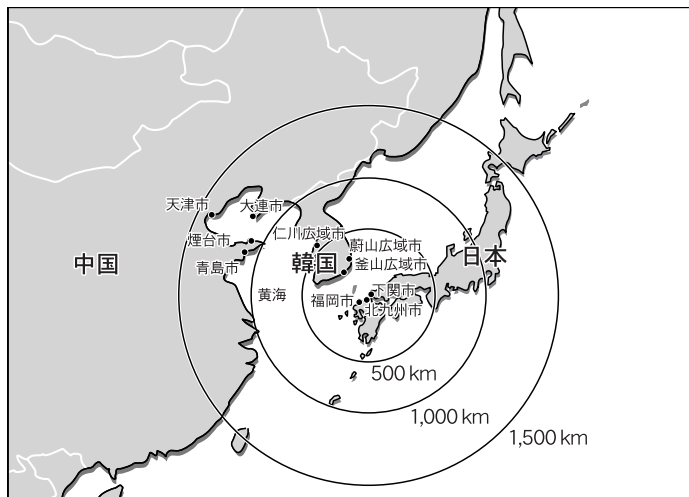
そして、このような旬の農林水産物を高い付加価値をもつ高級輸出品に仕立てることは、決して第1次産業のなかだけで完結するものではない。それどころか、より広範な産業連関の形成および経済効果を導きうる。たとえば、加工するのであれば、それは第2次産業がかかわってくるし、また、どのような農林水産物をいかにして現地マーケットにあわせて売ることができるのかを知るため市場動向調査などが必要となれば、そこでは第3次産業もかかわってくる。たとえば、衝撃に弱く鮮度が落ちやすいイチゴや桃を綺麗で新鮮なまま保つような容器の工夫、パッケージの質、消費者の目を引く包装や、販促・セールスのあり方、外食メニューへの適用・開発、流通、など。輸出の成功にはこれら一連の課題をクリアする必要があるとすれば、まさに第1次産業のみならず、第2次産業、第3次産業のすべてがかかわっての新たな輸出主導型産業連関を形成することが求められる。もちろんそこでは、国や県、市町村といった行政も、産業連関形成を支援し、また、相手国への輸入自由化を働きかけるなど、一定の役割が求められるであろう。

輸出相手先の中国や韓国については、中国では、今後の急速な経済発展によって購買力をもった中間層の増加が見込まれ、市場の成熟が導かれるであろうし、韓国ではすでにそれなりに成熟した市場がある。生鮮農林水産物に関しては、中国や韓国の市場は、たとえば、釜山のチャガルチ市場などに典型的なように、いわゆる「伝統的市場」<sup>(註30)</sup>が強いというイメージがある。しかし、近年ではグローバルな小売競争の舞台となってきており、中国のWTO加盟によるサービス業の自由化・市場開放によってそうした傾向はさらに促進されるのは確実である<sup>(註31)</sup>。ちなみに、山口県と交流の深い山東省では、青島市に1998年からジャスコが進出し、2005年12月には黄島地区に新店舗を開店するなど、しっかりと定着してきているし、また昨年9月には、済南市に伊勢丹が日本の小売業初の全額出資で店舗を開店している<sup>(註32)</sup>。

これら民間によるビジネスのつながり以外にも、下関および関門地域は、中国、韓国との間に様々な交流、ネットワークを発展させ、関係を深めてきており、それらを積極的に活用することも検討してよいであろう。下関市と北九州市は、たとえば、1991年からの東アジア（環黄海）都市会議（1991年4月～）および、それが発展した東アジア経済交流推進機構（2004年11月発足）の構成都市である。その他、姉妹都市協定・友好協定締結都市や、市や県レベルでの友好交流協定地



図表 11 東アジア経済交流推進機構の構成都市の位置図



(出所：国土交通省編著『国土交通白書 2005』ぎょうせい、2005年、63ページより転載。原出所は、北九州市。)

域との交流など、これまでの国際交流の蓄積を活用できる（図表 11 参照）。また、農林水産物をこのように互いに輸出しあえば、自地域のみならず、域内各国・各地域の農業やその他関連産業の活性化をも導くに違いない。

こうしたことからさらに言えば、たとえば、山東省にある日系小売店のなかに、関門地域の観光・文化情報を発信するアンテナショップを設置することも検討してみてもどうか。たとえば、山口

県は広島および東京に、山口県の情報発信機能を持たせた常設物産店「おいでませ山口館」を設けているが、その海外版といったイメージである。さらにそこでは、物産に産直を加えて、関門地域や山口県、北九州のご当地メニューが供されるような施設も併設する<sup>(註33)</sup>。その際に、今日本でも流行しつつあるスローライフやロハス<sup>(註34)</sup>的な価値を謳ってもよいだろう。いずれにしても、旬の食材などを迅速かつ低コストで安定的に供給することはホット・デリバリー・サービスで限りなく実現可能性の高いものであるように思われる。

また、こうした情報発信拠点を設けることは、国際インバウンド観光の振興にも大いに寄与するものと思われる。この点に関連して興味深いのは、日本国際観光振興機構（JNTO）による『国際観光白書』最新版には、日本人とその生活に対する興味などに加えて、日本食を味わうことが訪日動機の 2 位となっているという調査結果が示されていることである<sup>(註35)</sup>。国土交通省が音頭をとって、2003 年より日本へのインバウンド国際観光の振興促進をねらいとするビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）が展開されているが、日本食はそこでも日本イメージを強く惹起させる重要な宣伝材料となっている。そもそも、物流のような地域間のモノの移動・流通が成立するには、やはり何よりもその物流の対象となるモノの魅力を伝える人や情報の交流が先行する必要がある。とくにそのモノの魅力を情報としてうまく伝えることは、そのモノに高い付加価値を与えるためにも不可欠である。こうした魅力をうまく伝えるような力は、いわゆる「ソフト・パワー」と呼ばれているものである<sup>(註36)</sup>。したがって、観光や消費、文化交流などを総合的にとらえて情報発信を促進する「関門ソフト・パワー戦略」の策定への取組開始、これも併せて提言しておきたい。

さて、下関港に立ち戻れば、課題としては、ホット・デリバリー・サービスを活用しての生鮮品輸出のための設備やノウハウをさらに有効活用するための設備や人材（＝ソーシャル・キャピタル）の強化、高度化をはかる必要があるだろう。そして、下関市内（さらには関門地域や山口県内）での港湾・物流体制の機能・連携の強化もまた望まれる。本稿では、そのための施策の詳細、あるいは、下関港、門司港、新北九州空港の関門地域内の諸港湾と空港との間の役割分担やベストミック

スのあり方についてなどについては十分に議論しえなかったが、いずれも次年度の調査研究課題としたい。少なくとも、下関港と門司港の関門港は、一体となって、中国市場および韓国市場への輸出拡大のための港湾・物流サービス機能を強化するべきであるし、スーパー中枢港湾への共同申請はそうした連携をはかる絶好の契機となることは疑いえない。また、2006年3月に開港した新北九州空港について付言しておけば、港湾との連携次第では、前出のSSEのものと同類似するサービスが提供可能であり、そうなれば、関門港の背後地を拡大し、競争力向上に資するはずである。

これら一連の政策は、いずれも骨の折れる、しかも長期的に継続してでしか成果が見込めないものではあるが、しかし、それが切り開く展望は、単なる地元経済・産業の活性化のみに留まらずに、国際的な地域間の交流と相互依存の深化をも導く可能性を持っており、その意義と成果には大きな価値があるように思われる。

【謝辞】本稿作成に際して、数多くの方々および企業からご協力とご尽力をいただいた。以下、記して感謝の意を表したい。下関市立大学附属産業文化研究所・所長の道盛誠一氏、北九州市立大学の尹明憲氏、山口経済研究所の宗近孝憲氏には特に感謝したい。その他、オリエンツフェリー株式会社の中山佳雄氏、関光汽船株式会社、下関市港湾局企画振興課、国土交通省九州地方整備局港湾空港部、山口県農林部生産流通課および観光振興課、山口県日中経済交流協会、ジェトロ山口の方々にも感謝したい。無論いうまでもないが、文中での見解や誤りについては筆者にすべて責任がある。

## 註

- 1) 環渤海圏は、中国北東部の渤海を取り巻く河北省・遼寧省、山東省、北京市、天津市の3省2市からなる。長江デルタ経済圏や珠江デルタ経済圏とならぶ中国3大経済圏の一つで、中国のGDPの23%を占めるといふ。詳細は、『ジェトロセンサー』2005年2月号の特集記事「環渤海 中国第3の経済圏」に詳しい。
- 2) 環黄海圏を構成する地域および都市は、日本（九州地域および山口県・下関市）、中国（遼寧省、河北省、山東省、江蘇省、北京市、天津市、上海市、青島市）、韓国（京畿道、忠清南道、全羅北道、全羅南道、慶尚南道、仁川市、大田市、光州市、釜山広域市）、である。国内外からの関門地域への投資促進のために、山口県商工労働部企業立地推進室、北九州市産業学術振興局産業振興部貿易振興課および下関市観光産業部商工振興課が2005年に共同で開設したホームページ「KANMON」(<http://www.kanmon.biz/>)内の<http://www.kanmon.biz/kanmon/jp/exchange.html>を参照。
- 3) 港湾の利用拡大が自ずと地域経済の活性化を導くとは限らない。つまり、港湾の活性化と地域の活性化とをいかにして有機的に結びつけるかが重要である。したがって、港湾利用の単なる増加をめざすだけでなく、地域経済・産業の活性化に資するような港湾の活用法を模索していく必要がある。土井正幸編『港湾と地域の経済学』（市村眞一監修、多賀出版、2003年）はこの点をとくに明示的に論じている。そもそも、地域の経済的な活性化には、その当該地域に産業的基盤をもつ財・サービスの輸出ないし移出の拡大こそが鍵である。ジェーン・ジェイコブズ『都市の経済学——発展と衰退のダイナミクス——』（中村達也・谷口文子訳、TBSブリタニカ、1986年）などを参照。
- 4) BRICSとは、ブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカの新興経済諸国である。
- 5) 『日本経済新聞』2006年2月22日付記事「日中貿易7年連続最高」、参照。
- 6) 『港湾』2006年1月号、10-11ページ、参照。

- 7) なかでも青島港は90年代後半以降、環渤海圏における激しい港湾間競争を勝ち抜き、当該圏の中核的国際港湾に躍進してきた。鮫島敬治・日本経済研究センター編『資本主義へ疾走する中国』（日本経済新聞社、2004年）第4章（莫邦富・担当章）に詳しい。
- 8) これらの詳細については、たとえば、経済産業省編著『通商白書2005——我が国と東アジアの新次元の経済的繁栄に向けて——』（ぎょうせい、2005年）に詳しい。
- 9) このプロジェクトの詳細は、たとえば、国土交通省編著『国土交通白書2005——東アジアとの新たな関係と国土交通行政——』（ぎょうせい、2005年）、167-8ページを参照。
- 10) 下関市と北九州市は、関門港としての両港の連携を進めるために、「関門港連携協議会」を設置した。ここでは、スーパー中枢港湾部会、整備・計画部会、管理・運営部会、振興部会という4つの部会において、連携のあり方について検討がなされる予定である。以上は、下関市の2月14日付広報・報道資料による。同市のホームページ（<http://www.city.shimonoseki.yamaguchi.jp/>）を参照・引用。その他、『読売新聞』2006年2月7日付朝刊の記事「スーパー港湾 下関港も共同申請へ」、および『山口新聞』2006年2月15日付記事「下関・北九州港『スーパー中枢港』申請へ」も参照した。
- 11) 津守貴之『東アジア物流体制と日本経済——港湾機能の再配置と地方圏「国際化」——』（御茶の水書房、1997年）を参照。
- 12) 「特定重要港湾」とは、とくに外国貿易のために重要な港湾として政令で指定される港であり、現在、下関港を含め全国で23港湾が指定されている。なお、東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港を「五大港」という。これらに、下関港および北九州港からなる関門港を加えて「六大港」ということもある。九州・山口地方の特定重要港湾は、下関港、徳山下松港、北九州港、博多港の5港である。なお、後出の中核国際港湾は、日本の中核的な国際コンテナ港湾である。
- 13) 『日本経済新聞』2006年2月7日付記事「下関港の外貿コンテナ個数 7年連続で最高」を参照。
- 14) 『マリノボイス21』第246号、2005年11月、6-7ページ、また、下関市港湾局作成の『下関港要覧』や、国土交通省港湾局監修『日本の港湾2005』（日本港湾協会、2005年）606-607ページも参照。
- 15) FAZは、第4次全国総合開発計画（四全総）が目標とした多極分散型国土経済構造の実現とも関わりをもつ時限立法（「輸入の促進および対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」いわゆる「FAZ法」、1992年施行）で、当該地域における国内大都市向けの輸入加工およびその関連投資について税制面その他の優遇措置を設けるものである。なお、関門地域におけるFAZの詳細と問題点については、木村温人「関門地域とFAZ」（『関門地域研究』第5号、1997年、所収）や、『関門地域研究』第3号を参照のこと。
- 16) オリエンツフェリー社および上海下関フェリー社による中国航路サービスに関する簡潔な紹介としては、『こくさいか山口』第314号、2005年7～9月号、11ページを参照。
- 17) 「日本最大の国際フェリー基地」の表現は、『こくさいか山口』第314号、2005年7月～9月号、12ページより引用。
- 18) 下関市港湾局『2004 下関港統計年報（平成15年）』、8ページの記述による。
- 19) 貿易動向については、コンテナ個数や貨物量、金額など複数の指標があり、どれか一つの指標だけでは判断しえず、複数の指標を合わせてみていく必要がある。とくに下関港のように「国際フェリー基地」であればなおさら、フェリー貨物の比率が高いものと想定され、単純にコンテナ比率だけでは判断し得ない部分があるといえる。
- 20) ここでの記述やデータは、下関市港湾局作成のパンフレット『Port of Shimonoseki』、5-6ページ、および、同港湾局のホームページ（<http://www.shimonoseki-port.com>）内の「下関港のセールスポイントのページ」に依拠している。
- 21) 津守貴之『東アジア物流体制と日本経済——港湾機能の再配置と地方圏「国際化」——』御茶の水書房、1997年、205-8ページ参照。
- 22) 『北海道新聞』2005年12月3日付記事、および『函館電子新聞』のホームページ内の2005年12月30日

- 付記事 (<http://www.hakodate-e-news.co.jp/keizai2.html>) を参照。
- 23) タイムフローについては、これらの航路でホット・デリバリー・サービスを請け負っている関光汽船(株)の販促用のプレゼンテーション資料を参照させていただいた。
- 24) SSEのサービスなどについては、同社のホームページ (<http://www.ss-express.biz/>) や、『みなとだより』第48号、2005年、14-15ページの記事「海上輸送の常識をくつがえす新たな時代の新たな物流」を参照。日通航空(株)は、このSSEに航空便や鉄道便、トラック便を組み合わせ「さっと!上海」というホット・デリバリー・サービスを展開しているが、その謳い文句は「船なのに、飛行機なみの速さ。船だから、飛行機の約半額料金」である。
- 25) 以下を参照。農林水産省編『食料・農業・農村白書～新たな「食料・農業・農村基本計画」に基づく「攻めの農政」～平成16年度』(農林統計協会、2005年)164-171ページ;『AFF(あふ)』2006年1月号;日本貿易振興機構(ジェトロ)編『日本食品等海外市場開拓委員会提言』(日本貿易振興機構、2005年)なども参照。なお、後出のロゴマークの転載については、農林水産省の輸出促進室から快諾を得た。記して感謝したい。『AFF』は農林水産省の月刊の政策小冊子で、折原司氏による「日本の食材・産物を世界へ輸出先進地域に行く」と題する連載を2004年4月から毎月掲載している。そこで紹介された輸出食材・産物の主なものとしては、次のものがある(カッコ内は取組地・取組主体)。日本茶(静岡県)、日本米(島根県・西いわみ農業協同組合)、冷凍寿司(北海道小樽市・海麟丸ビール株式会社)、二十世紀梨(JA全農とっとり)、長いも(北海道・JA帯広かわにし)、帆立貝(青森県・成邦商事株式会社)、木材(宮城県・相互造林株式会社)、りんご(青森県・総合販売戦略課)、養殖ブリ(鹿児島県・東町漁業協同組合)、フェニックス・ロベレニー(JA東京島しょ八丈島支店)、もずく(沖縄県水産課)、スケトウダラ(北海道・釧路機船漁業協同組合)、詰め合わせ野菜(生産者連合デコボン有限会社)、有機みそ(ヤマト味噌醤油株式会社)、牡丹(島根県・JAくにびき)、イチゴ(福岡県・JA全農ふくれん)、温州みかん(静岡県藤枝市・JAおおいがわ)、日光梨・とちおとめ(とちぎ農産物マーケティング協会)、豚肉(宮城県・伊豆沼農産有限会社)、和菓子(石川県・高川栄泉堂株式会社)、など。
- 26) なお、フグは毒性のために輸入認可が難しいと思われるがちだが、下関の佃水産が、フグ輸出組合を通じて、年に3回、1～2トンを実米に輸出している。詳細は、『こくさいか山口』第313号、2005年4～6月、12ページを参照。
- 27) 『日本経済新聞』2006年1月23日付朝刊記事「鮮魚で中国開拓 検疫の簡素化 追い風に」29面を参照。その他、全国各地での水産物輸出の動向については、水産庁編『水産白書 平成16年度』(農林統計協会、2005年)8ページや、『日経流通新聞』2006年1月16日付「長崎魚市、鮮魚を対中輸出 上海スーパーに専用売り場」などを参照。
- 28) 『AFF』2005年7月号、38-39ページ、および門司税関2005年12月22日付資料「いちごの輸出について——門司税関の輸出シェア全国第1位——」を参照。その他、あまおうの輸出に関わったアジアネット代表の田中豊氏を取り上げた、国土交通省九州地方整備局港湾空港部の季刊誌『Puerto』2005年春号の記事「日本の野菜・果物の逆襲」、12-13ページを参照。
- 29) とはいえ、こうした生鮮食料品の輸出促進については、下関市はもとより、山口県全体でもさほど取り組まれてきてはいないのが現状である(前出の農林水産物等輸出促進全国協議会に山口県は参加していない)。というのも、山口県の農林水産物生産は作業従事者の高齢化もあって(高齢者の体に負担の少ない)少量多品種の高付加価値製品の生産を特徴とするようになってきており、現在、それらの産品の関東圏市場への移出に力を入れてきている。そのため、県の農林部生産流通課などは、輸出のためのさらなる供給を実現することは現状から見てなかなか困難であると判断しているようである(県の農林部生産流通課への筆者のヒアリング調査による)。
- 30) アジアの伝統的市場については、川端基夫『アジア市場幻想——市場のフィルター構造とは何か——』(新評論、1999年)を参照。

- 31) 中国の WTO 加盟のインパクトについては、たとえば、鮫島敬治、日本経済研究センター 編『中国 WTO 加盟の衝撃——対中ビジネスはこう変わる——』（日本経済新聞社、2001 年）などを参照。その他、小売業については、ロス・デービス、矢作敏行編『アジア発グローバル小売競争』（外川洋子監訳、日本経済新聞社、2001 年）や矢作敏行編『中国・アジアの小売業革新——グローバル化のインパクト——』（日本経済新聞社、2003 年）を参照。
- 32) 矢作敏行「事例研究：イオンのアジア戦略」『経営志林』第41巻第3号、2004年10月、81-99ページ、およびイオン（株）の2005年12月26日付ニュースリリースを参照（<http://www.aeon.info>）。また、日本経済新聞社編『日経 MJ トレンド情報源 2006 年版』（日本経済新聞社、2005 年）78 ページを参照。
- 33) ここでは、グリーンツーリズムによる地域経済・産業活性化の先進地である九州に数多くある、地場産の有機／減農薬野菜や果樹をその地域のご当地メニューの食材などに用いる自然派（有機）レストラン（たとえば、大分県の本の花ガルテンなど）をイメージしている。その他、『日経流通新聞』2006年3月3日付1面および19面を参照。
- 34) ロハス（LOHAS）とは、“Lifestyles of Healthy and Sustainability” の略で、心身の健康と自然環境の持続可能性をともに実現するような生活スタイルであり、スローフード指向などを取り入れる。
- 35) 国際観光振興機構 編著『世界と日本の国際観光交流の動向——観光立国に向け活発化する我が国の国際観光——（国際観光白書 2004／2005 年版）』（国際観光サービスセンター、2005 年）。その他、国際観光振興機構編著『訪日外国人旅行者調査 2003-2004——外国人旅行者の国内訪問地データ——』（国際観光サービスセンター、2005 年）および『訪日外国人旅行者満足度調査 報告書』（国際観光サービスセンター、2005 年）をも参照。
- 36) 「ソフト・パワー」の概念については、アメリカの国際政治学者ジョセフ・S・ナイの著作『ソフト・パワー——21 世紀国際政治を制する見えざる力——』（山岡洋一訳、日本経済新聞社、2004 年）を参照。