東アジア研究

（東アジア学会機関誌）

1997年３月

東アジア学会

◆目　次◆

東アジア学会設立５周年記念大会

「ポスト冷戦と東アジアの局地的経済圏」

― プログラム ―

1995年7月23日（日）　国際東アジア研究センター

開　会			9:00～ 9:05
挨　拶：	木下　悦二	東アジア学会会長・久留米大学経済学部長	
来賓祝辞：	姜　泳琇	韓国東アジア学会会長・釜山発展研究院院長	
基調講演			9:05～ 9:25
テーマ：	「ポスト冷戦と東アジア経済圏」		
講演者：	木下　悦二	東アジア学会会長・久留米大学経済学部長	
午前の部			9:30～12:00
テーマ：	「朝鮮半島情勢と環黄海・環日本海経済圏の行方」		
座　長：	桜井　浩	久留米大学経済学部教授	
報告者：	小川　雄平	西南学院大学商学部教授	
	安　仁海	韓国民族統一研究院責任研究員	
討論者：	森　善宣	鹿児島県立短期大学講師	
	永守　良孝	毎日新聞福岡総局長	
	安　振利	中国丹東市人民政府研究室主任	
昼食／理事会／総会			12:00～13:45
午後の部			13:50～16:00
テーマ：	「ポスト鄧小平と華人経済圏の行方」		
座　長：	勝原　健	国際東アジア研究センター副所長	
報告者：	王　効平	北九州大学経済学部助教授	
	遊　仲勲	亜細亜大学国際関係学部教授	
討論者：	座間　紘一	山口大学経済学部教授	
	金　鳳徳	中国東北財経大学経済研究所所長	
	平田　昌弘	九州国際大学国際商学部教授	
休　憩			16:00～16:20
全体討論			16:20～17:30
コーディネーター：	林　一信	九州国際大学国際商学部教授	
懇親会（九州厚生年金会館　2階　玄海の間）			18:00～20:00

主　催：東アジア学会

協　賛：韓国東アジア学会、(財)国際東アジア研究センター、(財)アジア太平洋センター

【基調講演】

「ポスト冷戦と東アジア経済圏」

東アジア学会会長・久留米大学経済学部長
木下　悦二

私は、80年代のはじめ頃から東アジアの経済発展の潜在力を強く意識しまして、「21世紀は東アジアの世紀だ」というようなことを言い始めていました。

80年代も後半になりますと、東アジアは日本でも、世界でも注目を集め始めるようになりました。東アジアの発展を振り返ってみますと、なにもその頃から始まったというのではありません。80年代中頃までの東アジアはどのように見られていたかと申しますと、1979年にOECDが、それまで中進国として扱われていた国の中から一群の国を取り出して、新しく新興工業国(NICS)という概念を用いました。東アジアでは、韓国、台湾、香港、シンガポールがその中に入っていました。82年にメキシコがモラトリアムを発表してからは、東アジア以外のNICSの国々の展望がにわかに悪くなり、良好なのは東アジアの４ヶ国だけになりました。これらはアジアNIESと呼ばれるようになりましたが、東アジアといった捉え方ではありませんでした。

私が東アジアに注目し始めたのは、これとは全く違ったところからであります。1979年のERMの発足で新しい展開を遂げ始めた欧州共同体(EC)の通貨同盟に関心がありましたので、当時"EUROMONEY"という雑誌を読んでいました。この雑誌は、毎年世界中の国々の10年間のエコノミック・パフォーマンスを評価して、順位を発表していました。これによりますと、80年代初期には日本や「４つの竜」ばかりでなく、タイ、インドネシア、フィリピン、マレーシアも含めて、東アジアの国が上位に独占的に集中していました。つまり、東アジアの経済発展は既に70年代から進んでいた事実に目を向け、これらの動きは、一時的ではなく、またアジアNIESのような４ヶ国・地域だけに限るものでもなく、東アジア全体が将来にわたって発展する高い可能性を示すものと考えたのであります。その後の東アジアの現実は予想通りの展開となり、こうした国々に加えて、中国でも改革・開放が本格的に進み、広がっています。

確かに、80年代の東アジアの国々を取り巻く国際環境は非常に恵まれていたと申せます。その１つは、80年代前半のドル高のため、アメリカにおいて産業の空洞化現象が起こって、企業進出、或いは下請け生産という形で、東アジアの国々にアメリカ資本が進出してきました。80年代後半になりますと、プラザ会議以降円高が進み、その結果として日本も産業の空洞化と申しますか、日本企業の東アジアへの進出が加速されました。このように、80年代の東アジアは、非常に有利な条件にあったと言えます。その東アジアの経済発展を今日の時点に立ってみますと、当初は個々の国々が成果を上げたということでしたが、やがて東アジアは１つの経済圏としてまとまりつつあると考えます。そして、改革・開放以後の成果に立った中国が、その広大な消費市場を武器にして、東アジアの発展の中核になりつつあると言えるのではないでしょうか。

当初、中国は、華僑資本、華人資本を改革・開放政策推進のために積極的に誘導していましたが、や

がてそれ以外の国々の資本にも門戸を開放するようになっていきました。東アジアの華僑資本ばかりでなく、国交回復を境に韓国資本の中国への投資が加速されるにつれて、中国を中心に東アジア諸国相互の経済交流が盛んになってきています。東京工業大学の渡辺利夫教授は、東アジアの最近の状況を「自己循環構造の形成」という言葉を用いて説明されていました。つまり、貿易も今までのように単にアメリカや日本との間の製品輸出、材料・半製品輸入ということではなく、東アジアの国々相互の貿易関係が非常に発展し始めており、投資においても相互間の投資が盛んになりつつあると言うのです。確かに、以前には、アメリカがくしゃみをすれば、東アジアは風邪を引くと言った状況にあったでしょうが、今では渡辺教授が言うように、東アジア自体が既に自らの循環構造を形成するまでに至っていると見てよいのではないでしょうか。東アジアは次第に事実上の1つの経済圏を創りつつあると思うわけです。

ここで、私としては特に強調したい1つの問題点があります。東アジアについての様々な議論を拝見していますと、大体においてアジアNIESにASEAN、それに中国を、時には日本を加えた範囲で捉えています。統計資料利用上の制約のあることは事実でしょうが、私はこういう捉え方には賛成いたしかねます。私は当初から、東アジアを地理的概念として捉え、ひとまずマレー半島以東のアジア諸国を念頭に置いて考えてきました。或いは、ミヤンマーや東シベリアをも含めた方がよいかとも思いますが、さしあたり上のように考えてきました。地理的概念としての東アジアを強調しますのは、時々の国際政治の状況によって東アジアの内部で国の選別が行われることに反対だからであります。例えば、ベトナムは含めないとか、北朝鮮をいれないとかいうことが時に応じて発生しています。そうではなくて、あくまでも包括的な東アジアが全体としてどう発展するかという観点から見ていくことが必要だと思うわけです。つまり、東アジアでは、最初にまず日本が先駆的に発展を遂げ、アジアNIES、それからASEANが次々と続き、さらに中国が大きく飛躍しています。このダイナミズムは決して彼らだけに限定されたものではなく、東アジア全域に浸透していくものであって、東アジア全体が1つの稠密な経済的交流の渦に巻き込まれていくという観点で捉えることが是非必要であると思うのであります。この点はこれまでの30年間の経過を振り返ってみても明らかなように、かつては予想もしていなかった展開が起こってきました。今やベトナムの開放、或いはベトナムとアメリカとの国交回復も近くなってきました。ミヤンマーでも、軍事政権が一応、反対勢力を押さえ込んでスーチー女史の自由を認めるという形でやがて国際社会に入ってくることが、もう時間の問題ではないかと思います。

最後に、東アジアは常に世界政治の強い影響を受け続けてきました。その点で、これからも様々な問題が起こってくると思います。今日の時点に立ってみますと、この東アジアの将来を左右する解決すべき2つの重要な問題が残っていると言えるでしょう。その1つは、韓国と北朝鮮の関係、つまり南北朝鮮の問題だろうと思います。北朝鮮を東アジアの経済社会の中にどう取り込んでいくかというのは非常に大切な問題です。今1つは、中国と台湾の問題です。確かに経済的には比較的にうまく運んでいるように見えますけれども、政治的には様々な難問がありますので、この問題をうまく解決しないと、東アジアの将来にとって大きな障碍になると思うわけです。そうした意味で、今回の5周年記念大会において、この2つのテーマを徹底討論していきたいと考えています。よろしくお願いいたします。

【午前の部：報告】

「朝鮮経済と環黄海・日本海経済圏」

西南学院大学商学部教授
小川　雄平

1．はじめに

周知のように、朝鮮民主主義人民共和国（以下、朝鮮と略記）の経済は極度の不振状態にある。韓国銀行の推計によれば、90年-3.7％、91年-5.2％、92年-7.6％、93年-4.3％、94年-1.7％、95年-4.6％と、90年以来6年連続のマイナス成長が続いている。硬直した経済システムに加えて、旧ソ連・東欧諸国の体制崩壊による原油などエネルギー源や生産財の供給途絶が経済不振の主要原因だと考えられるが、95年夏の未曾有の集中豪雨禍は収穫前の穀物生産に壊滅的な打撃を与え、経済不振に加えて食糧危機を醸成・深刻化することになった。

こうした朝鮮の危機的状況は、環黄海・日本海経済圏の行方に如何なる影響を及ぼすのであろうか。朝鮮経済の環黄海・日本海経済圏への関わりを明らかにしつつ、この問題に接近したい。とはいえ、朝鮮は統計数値を一切公表していないので、朝鮮と緊密な関係にある中国の貿易統計、或いは筆者が国境地域の聞き取り調査で入手した資料・情報を基に問題接近を図るという方法を採らざるを得ない。

2．朝鮮経済と環黄海経済圏

まず、朝鮮経済と環黄海経済圏との関連を見ておくことにしよう。一般に、朝鮮は環日本海経済圏の構成要素と見られ、環黄海経済圏とは無関係だと考えられているが、実際には環黄海経済圏とも大きな関わりを持っている。朝鮮の平安北道・慈江道は、黄海に注ぐ鴨緑江を挟んで中国遼寧省・吉林省と対峙し、国境貿易と称される民間取引を中心に、地方レベルの経済交流を行っている。

わけても、鴨緑江河口に位置する朝鮮平安北道新義州市と中国遼寧省丹東市との経済交流は盛んで、国境貿易額は95年に1億ドルを超えた（付表1参照）。筆者の現地聞き取り調査によれば、96年の国境貿易額は対95年比6.0％増の1億810万ドルであった。主要取引品目は、中国の食糧・食用油・食品に対して、朝鮮の鉄鋼・無煙炭・木材（ロシアからの再輸出）・屑鉄・芦葦（製紙原料）である。ここでの取引は、朝鮮側の外貨による買付が5000万ドルに達し、取引のほとんどすべてがバーターである吉林省との国境貿易とは決定的に異なっている。

朝鮮側の外貨による買付が多いのは、丹東が黄海に面した港湾都市であることから、中国華南地域の消費財はもちろん、日本や韓国の工業製品、東南アジアの各種工業用原料などが調達可能だからである。事実、休日には、在平壌の各国大使館員が国際列車で丹東に買い物に来ると言われている。丹東は朝鮮の言わば「窓口」となっているのである。窓口機能という点では、丹東は朝鮮と韓国との取引の中継業務も担っており、最近はそうした取引が増大しているという。

付表1　中国・朝鮮国境貿易総括表

単位：万ドル

	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年
吉林省の輸出	4,844	10,065	22,960	n.a.	9,000
吉林省の輸入	4,427	12,825	24,165	n.a.	7,000
吉林省小計	9,272	22,890	47,126	45,500	16,000
丹東市の輸出	2,449	3,540	3,200	5,400(概数)	7,800
丹東市の輸入	718	780	2,400	2,300(概数)	2,400
丹東市小計	3,167	4,320	5,600	7,675	10,200
中国→朝鮮	7,293	13,605	26,160	n.a.	16,800
朝鮮→中国	5,145	13,605	26,565	n.a.	9,400
国境貿易合計	12,439	27,210	52,726	53,175	26,200
中朝貿易総額	61,045	69,265	89,964	62,374	54,979
国境貿易比率	20.4%	39.3%	58.6%	85.3%	47.6%

出所：『中国海関統計』及び筆者の聞き取り調査。

朝鮮は、丹東のこうした役割を踏まえて、黄海に面した南浦市とともに新義州市にも開放区の設置を計画している。これら開放区は国境の自由経済貿易地帯に対応するもので、南浦の開放区（2km²）には韓国企業を、新義州の開放区（3km²）には中国企業を、各々誘致すると見られている。実際、南浦には、大宇の中核企業がシャツの製造工場を建設し、生産を開始したようである(注1)。新義州の開放区は設置が遅れているようだが、設置されれば、中国企業だけでなく韓国企業の進出も考えられよう。というのは、第三国経由であれば、韓国企業の朝鮮進出も容易であるから、丹東に進出した韓国企業が優秀な労働力（朝鮮の義務教育は11年間と長く、労働力の質が良いと言われている）を求めて再度新義州に進出することも大いにあり得るからである。

いま1つ付言しておきたいことは、「辺民互市」と称される国境民による国境貿易、すなわち貿易統計には捕捉されない、小額の自由取引が盛んに行われていることである。鴨緑江下流域の漁民による取引であるが、具体的に言うと、朝鮮側が牛里島・水運島・薪島といった島を開放し、100ドルの管理費を徴収して自由な取引を認めているのである。その結果、中国漁民の持ち込んだ食糧・消費財と朝鮮漁民の水産物とが交換される。交易規模は年間6300万ドルと見積もられている。これら水産物の一部は、丹東から日本向けに再輸出されているという。以上に見たように、朝鮮は中国との国境貿易を通じて韓国や日本とも関係しており、環黄海経済圏に積極的に関わっているということができる。

3．朝鮮経済と環日本海経済圏

朝鮮は咸鏡北道と国境を接する中国吉林省及びロシア沿海地方と国境貿易を行っている。ロシア沿海地方との取引は労務輸出である。労務輸出の内容は、森林伐採・工場労働・農業労働・建設労働・炭坑労働・岩塩坑労働といったもので、労働の対価は通常は生産された生産物の現物支給（木材・工場生産物・農産物・石炭・岩塩）である。労務輸出のうち規模の最も大きなものは森林伐採で1万5000人、それ以外に8000人が派遣されているという(注2)。

森林伐採は政府間の林業協定に基づいて実施されている。現行の協定は、両国の取り分の改変・輸送

費の負担・労働者の人権といったことが問題になり更改に手間取ったものの95年2月から効力を発しており、朝鮮側の取り分32％（旧協定35.5％）、朝鮮への輸送費は朝鮮側負担、8時間労働制と自由な外出の保証が謳われている[注3]。この協定に基づいて伐採された木材の32％は朝鮮側の取り分となるが、興味深いのは、これら木材の多くが国境貿易を通じて中国に再輸出され、中国からの食糧や消費財の輸入代金に充てられることである。木材に限らない。炭坑労働の対価である石炭や建設労働の対価であるトラックなども中国に再輸出されている。ロシア－朝鮮－中国の国境三角貿易である。

三角貿易は、自動車を巡って、日本－朝鮮－中国、或いは韓国－朝鮮－中国という形でも行われている。いま少し敷衍しておくと、日本製や韓国製の中古の自動車を朝鮮が輸入し、国境貿易を通して中国に再輸出するというものである。中国からの食糧・消費財の輸入代金に充当するためであることは言うまでもない。これは、中国の国境貿易に対する優遇措置、つまり輸入関税半減措置を利用することで、200％という高関税の自動車を安く取引できるからに他ならない。

朝鮮咸鏡北道と中国吉林省との国境貿易は、上に見た三角貿易も含めて急増し、94年には年間5億ドルに達した（付表1参照）。すべてバーター取引、つまり朝鮮の木材・水産物・鉄鋼・無煙炭・トラックなどと中国の食糧・食品・消費財などとの交換取引である。国境貿易が急増した原因は2つある。1つは、朝鮮と中国との政府間協定貿易が友好価格によるバーター取引から国際市場価格による外貨決済に移行したこと（91年から市場価格に、92年から外貨決済に移行）にある。というのは、外貨準備の少ない朝鮮としては、貴重な外貨は政府間協定貿易でしか入手できない石油などの戦略物資の輸入代金に充て、国境貿易でも入手可能な食糧や消費財は、国境貿易を通してバーター取引で調達するようになったためである。

もう1つの原因は、92年12月に貿易のシステムが改変されたことである。すなわち、対外経済機構が従来の政務院貿易部と対外経済事業部の統廃合によって「対外経済委員会」に一元化されるとともに、政務院の各委員会と各部が国家貿易を、地方の行政経済委員会が地方貿易を、各々独自に行えるように改革がなされたのである[注4]。生産者が直接貿易にタッチできるようになったのである。その結果、競争が激化したり、稀少な物資が輸出されたり、一時的に混乱が生じたと言われている。それほどに、地方の貿易取引は加熱したのである。

こうした2つの原因から国境貿易取引は急拡大した。こうして、93年には、朝鮮と中国との貿易のほぼ6割が国境貿易によって担われるという状態になった。わけても朝鮮から中国への輸出は、実に9割が国境貿易を通して取り引きされるというように、国境貿易への依存は決定的となったのである。

ところで、付表1によれば、咸鏡北道と吉林省の国境貿易は95年には急減を示している。前年比65％という極端な減少である。これにはいくつかの原因が考えられるが、最大の要因は、7月下旬からの未曾有の集中豪雨が8月初めには大洪水となって朝鮮を襲い、収穫前の農作物に壊滅的打撃を与えるとともに、炭坑や生産施設までも浸水させ、輸出を著しく困難にしたことである。さらに、ロシアへの債務の返済のために、労務輸出による対価の一部を返済分に充当するようになり、結果的に対中再輸出分が減少したことや、国境貿易への関税半減の優遇措置が自動車の輸入については適用されなくなり（自動車の輸入関税そのものは200％から110％に引き下げられた）、三角貿易が停滞したことも、国境貿易急減の原因である。国境貿易は停滞局面に入ったが、国境民の自由な小額取引である「辺民互市取引」は盛況であるという。後述するように、中国政府は飼料穀物の不足からトウモロコシの禁輸措置を採っているが、辺民互市取引についてはこれを緩和しているからである。

ところで朝鮮は、こうした国境貿易の停滞を払拭するかのように、国境地域に設置した自由経済貿易

地帯への外資導入に力を入れ始めた。自由経済貿易地帯は、91年末、中国の経済特区に倣い、ロシア沿海地方・中国吉林省と国境を接する羅津・先鋒地区に設置が決まった、対外開放の象徴である。その後、関連法規が整備されるとともに、開放面積も93年11月には621km^{2}から746km^{2}に拡張されて造成工事も進み、96年には周囲に鉄条網も張り巡らされて、ビザなしで訪問することも可能になった。95年9月からは自由経済貿易地帯内の羅津港と韓国釜山港との間に週1便のコンテナ航路も開設された。しかし、外資の導入は期待通りに進んでいない。96年6月末時点で49件・3億5000万ドルの投資契約が締結されたものの、実際に履行されたものは22件・3400万ドルに過ぎないという[注5]。そこで、96年9月13~15日には現地で投資説明会が開かれた。韓国の企業家は参加しなかったが、会期中の投資契約は合意分も含めて39件・11億1950万ドルに達したという[注6]。

問題は、これら契約や合意をみた案件が実際に履行されるか、どうかである。最大のネックは政治的に不安定な状態が続いていることであろう。いま、そのことは問わないことにして、経済面から考察してみよう。筆者は、羅津港が活性化しなければ外資導入は難しいと考える。というのは、自由経済貿易地帯に魅力を感じるのは義務教育11年という優秀な労働力を利用する加工組立産業であろうが、羅津港が国際港として充分に稼働しなければ、工場設備や部品・原材料の搬入並びに製品の搬出は困難となり、加工組立そのものが成り立たなくなるからである。そうだとすれば、前述したように羅津-釜山間の定期航路は就航しているし、言葉の壁もないので、韓国企業にとっては進出のメリットは大きい。しかし政治の壁に妨げられて、進出できないでいる。そこで考えられるのは、韓国企業が一度吉林省に進出を果たして中国企業となり、自由経済貿易地帯に再進出するか、或いは延辺の朝鮮族の企業と合弁で進出を試みることであろう。こうして先ず韓国企業が進出を果たせば、羅津-釜山間の航路は頻繁になり、羅津港は活性化の糸口を摑むことになる。加えて、ロシア経済が落ち着きを見せ、本格的に日本や韓国の消費財を輸入するようになれば、羅津港は中継港としての機能を果たすようになるのである。そうなれば、日本との間に定期航路も開設されるようになり、日本企業の本格的な進出も始まろう。

4．朝鮮の食糧事情

朝鮮は、95年に続いて96年にも洪水に見舞われ、食糧危機が深刻化していると言われている。朝鮮は気候が冷涼である上に山地が多く、元々農業には不適であるにもかかわらず、食糧の増産に努めてきた。結果は化学肥料の多投による土壌疲弊である。朝鮮は国際価格の高いコメを中国に輸出し、安いトウモロコシを輸入して食糧に充ててきたが、付表2に示されるように、コメの輸出が激減するとともにトウモロコシの輸入が激増しており、土壌疲弊による穀物生産の落ち込みが窺われよう。土壌が疲弊しているところに集中豪雨が襲ったわけで、昨今の食糧危機の深刻さが推測されるのである。

中国が飼料穀物の不足から94年11月以来トウモロコシの禁輸措置を採りだしたことも、朝鮮の食糧事情に大きな影響を及ぼしていると見られている。というのは、貿易統計を見る限り、中国は、食糧危機にある友好国朝鮮に対してもトウモロコシ禁輸の方針を貫いているからである。ちなみに、中国の対朝鮮穀物輸出は93年の9768万ドルから94年は2866万ドル、95年は655万ドルに激減している（付表3参照）。ここから、例えばKOTRA（大韓貿易投資振興公社）は、朝鮮の食糧が96年冬にも払底してしまうと警告を発したのであった。

しかし、実情は少し違うようである。筆者は、友好国中国が朝鮮の窮状を目の当たりにしながら、朝鮮に対しても禁輸措置を発動しているのが解せず、貿易統計を細かく分析してみた。その結果明らかになったことは、「製粉」の形で食糧輸出をしているということである。数字を掲げておこう。中国の朝

鮮向け製粉輸出は94年には僅か177万ドルに満たなかったが、95年には1961万ドルに急増しているのである。事実、国境地域の貿易関係者からの聞き取り調査でも、政府が禁輸措置を採っているのはトウモロコシそのものであり、粉にすればトウモロコシも輸出可能となり、小麦粉とともに朝鮮に大量に輸出されている、ということであった。とはいえ、1961万ドルはおよそ10万トンであり、トウモロコシの禁輸分を補い得る量ではない。

付表2　朝鮮の対中国穀物貿易

単位：トン(金額1,000ドル)

	コメの輸出	トウモロコシの輸入	コメの輸入
1987	25,753(2,630)	71,283(5,332)	—
1988	29,662(6,282)	123,675(11,960)	—
1989	62,615(16,223)	123,478(18,161)	—
1990	40,655(7,544)	150,408(14,459)	—
1991	16,015(2,739)	165,323(13,976)	—
1992	4,920(772)	516,277(64,566)	—
1993	240(33)	1,056,560(121,165)	17,683(3,211)
1994	1,420(221)	688,285(74,912)	3,936(780)

出所：『中国対外経済貿易年鑑』(各年版)による。

そこで、思い起こして欲しいのが、先述した国境民の小額自由取引である「辺民互市取引」である。これは、国境線から20km以内の特定の地点に取引の場を設定し、国境民の自由な取引を認めるもので、1人・1回につき1000元までは非課税である。しかも、辺民互市取引に限って、禁輸されているはずのトウモロコシの朝鮮向け輸出も認められているのである。1000元だとトウモロコシ500kgが取引可能だと言われ、中国からのトウモロコシ・小麦粉などの食糧と朝鮮の木材・水産物などが盛んに取り引きされているのである。この取引は貿易統計には計上されず、取引金額がどれくらいになるのかは摑めないが、朝鮮の一部地域では食糧との交換のために樹木が乱伐されて問題になっているとも言われ、かなりの取引が行われているようである。

このように、中国と朝鮮との食糧貿易は、中国の禁輸措置にもかかわらず、1つはトウモロコシを粉にして小麦粉とともに「製粉」の形で、いま1つは国境貿易の一形態である「辺民互市取引」を通じて取り引きされているのである。とはいえ、朝鮮の食糧事情が厳しいことは言うまでもない。罹災した田畑を早急に復旧し、増産を図らねばならない。そのためには、生産システムを抜本的に改変し、中国やベトナムが導入して生産性向上に繋がった請負制を採用することが不可欠である。最近になって漸く、朝鮮でも農業改革に手が着けられ、請負制が始まったようである。しかし、朝鮮の請負制は中国やベトナムとは異なり、分組（農家12～20戸）による集団請負制である[注7]。分組の構成農家戸数を少なくするといった工夫がなされても、1農家単位の請負制ほどには農民の生産意欲が高まらず、したがって生産性向上も大きくは期待できないのではなかろうか。

5．最近の貿易動向

付表3は、中国の貿易統計から最近の朝鮮と中国との貿易動向を見たものである。これによれば、96年の貿易が輸出入ともに僅かではあるが増加していることが判明する。特に、95年に激減した朝鮮の輸出が僅か8％にせよ増加に転じたことは、注目されてよい。品目別では、96年の中国の朝鮮向け穀物輸出の急増が特筆される。これは、中国の穀物禁輸が96年に解除されたからであろう。

付表3　最近の中朝貿易

単位：万ドル

中国→朝鮮				朝鮮→中国			
	1994年	1995年	1996年		1994年	1995年	1996年
穀物	2,866	655	3,003	魚類	1,453	1,079	650
鉱物性燃料	17,646	20,735	15,755	鉱石･鉱滓	695	736	725
人造短繊維	1,078	1,610	463	木材	633	419	1,922
機械機器	1,117	1,290	642	肥料	125	372	162
電気機器	1,472	3,324	1,303	鉄鋼	12,664	1,934	1,179
その他共計	42,452	48,619	49,703	その他共計	19,922	6,361	6,864

出所：China's Customs Statistics, Dec.1994-96.

朝鮮からの輸出品目では、木材が急増し、これまで最大の輸出品であった鉄鋼を凌駕している。木材の多くが林業協定による朝鮮の取り分の再輸出であることを考慮すると、94年は林業協定未更改の影響を受け、95年は2月に協定の更改がなったものの、8月の集中豪雨禍や伝染病の伝播を畏れたロシアの国境閉鎖措置などの影響から、2年続いて低迷したロシアからの供給が96年は正常化したということであろう。

木材以外の主要輸出品はすべて低迷している。わけても魚類の落ち込みが著しい。これは朝鮮の漁獲高が減少したことを意味するものではない。というのは、中・朝間の水産物の取引が、前述したように、国境貿易の一形態である辺民互市取引で行われているからである。外食産業の発展もあつて、中国では塩干魚より活魚や生鮮魚が好まれるようになり、朝鮮の漁民が獲得物を直接に辺民互市に持ち込んで取り引きするようになつたということであろう。付表4の動物性産品のほとんどが水産物であるが、朝鮮の日本向けの水産物輸出は96年も増勢を示しているし、博多港に水産物を直接持ち込む朝鮮の漁船も少なくないのである。

鉄鋼はいよいよ不振である。朝鮮の鉄鋼部門は設備の老朽化に加えて原料炭・コークス炭や電力の不足から稼働率は30％程度と言われているが、95・96年の洪水が生産設備にさらに損傷を与えたのかも知れない。鉄鋼の不振は、その供給に大きく依存する機械機器・輸送機器や建設といった諸部門の生産を萎縮させよう。

付表４　最近の日本の対朝鮮輸入構成

単位：100万円

	繊維製品	動物産品	植物産品	鉱物産品	卑金属	電気機器	その他計
1995	12,180.4	5,961.6	6,558.5	2,311.6	3,098.1	761.3	32,107.9
1996	13,498.1	6,117.8	4,426.5	3,353.7	2,569.0	939.9	31,702.7

出所：大蔵省通関統計による。

このように見てくると、朝鮮が輸出に期待できるものは水産物と木材だけである。木材はロシアへの労務輸出による現物支給品であるから、朝鮮の主要輸出品は労働力ということになろう。事実、朝鮮の最大の貿易相手国は、95年からは中国ではなく、委託加工貿易の比重の大きい日本である。付表４に最近の日本の対朝鮮輸入品目構成を掲げているが、輸入品目中最大の繊維製品と第６位の電気機器はいずれも委託加工品であり、96年の構成比は43.6％に達している。朝鮮は韓国との間でも委託加工貿易を急増させており、韓国は中国に次ぐ第３位の貿易相手国となっている（南北交易及び委託加工貿易の推移については付表５を参照されたい）。

付表５　南北交易の推移（1988.10～1995）

単位：1000ドル

	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年
韓国→朝鮮	-	69	4,371	26,176	12,818	10,262	25,423	73,751
委託加工	-	-	-	13	413	3,611	11,966	20,747
朝鮮→韓国	1,037	22,235	20,354	165,996	200,685	188,528	203,521	236,075
委託加工	-	-	-	23	556	4,385	16,598	26,490
取引合計	1,037	22,304	25,085	192,172	213,503	198,790	228,944	309,826
委託加工	-	-	-	36	969	7,996	28,564	47,237

出所：韓国統一院資料による。

６．結　語

以上に見たように、朝鮮は、旧ソ連・東欧諸国の体制崩壊以降は環黄海・日本海経済圏の構成要素として、とりわけ中国の吉林・遼寧省やロシア沿海地方、さらには日本・韓国との経済・貿易関係を緊密化してきているものの、旧ソ連・東欧諸国の体制崩壊に端を発する経済不振を未だに克服し得ないでいる。しかし、遅々とした歩みではあるが対外開放を進め、貿易と農業のシステムを改変したことも事実である。また、輸出にも力を入れ、外貨稼得の容易な委託加工貿易を拡大させている。最後に、環黄海・日本海地域との経済・貿易関係をどのように発展させればよいのか、に触れて結語としよう。

対日貿易と南北交易は委託加工の割合が高いこともあって、朝鮮側の大幅な黒字となっている。しかし、原油・コークス炭や食糧の輸入依存の大きい中国との貿易は大幅な赤字である。新聞報道によれば、中国は朝鮮の窮状に鑑み、原油・コークス炭及び食糧の有償援助に際して、91年に廃止した「友好価格による取引」を復活させたという[注8]。事実だとすれば、原油・コークス炭・食糧の対中輸入依存は一層高まるであろう。朝鮮としては対日・対韓委託加工貿易の拡大を企図して外貨稼得を図り、中国からの

原油・コークス炭・食糧の供給確保に努めることが緊要である。食糧輸入は外貨によらず、ロシアからの木材と交換に国境貿易を通して調達すべきことは言うまでもない。続いて、稼得外貨を用いて生産設備の更新を図り、不振を極める鉄鋼業を輸出産業として再建すること、また漁業の近代化を図って輸出産業に育て上げることも必要であろう。こうして、輸出が拡大するようになれば、朝鮮の港湾は国際航路を増設して活性化し、自由経済貿易地帯への外資導入にも弾みが付こう。日本・韓国と中国東北・ロシア沿海地方との貿易取引の拡大が中継港である朝鮮の羅津港の活性化を一層促進するであろうことは言うまでもない。

注：

(1)『東アジア経済情報』33号(1996年３月)。
(2) バレンティナ・モイセーエフ「ソ連と北朝鮮の経済協力」(『日朝貿易』404号)。
(3)『東アジア経済情報』21号(1995年３月)。
(4) 李信孝「新貿易システムの特徴と優越性」(『月刊朝鮮資料』1993年８月)。
(5)『朝日新聞』1996年７月18日。
(6)『朝鮮時報』1997年３月27日。
(7)『日本経済新聞』1996年６月24日及び７月９日。
(8)『日本経済新聞』1996年７月13日。

【午後の部：報告①】

「ポスト鄧小平と華人経済圏の行方」

北九州大学経済学部助教授
王　効平

1.いわゆる「大中華経済圏」提起の背景

「華南経済圏」と「中国経済圏」と称されるように、80年代における中国、台湾と香港からなる「両岸三地」（中国人社会における通称）の経済的急接近が東アジアに１つの経済高成長の「核」を作った。統一をめぐる両岸間の厳しい対立、返還をめぐる中国政府と香港政庁・英国政府との間の絶えなかった不協和音がある中、政治とは別の次元で経済交流が急激に拡大してきた。「両岸三地」の経済一体化がまた海外華僑・華人資本を巻き込んだ形ですすんできているのが実状である。このような動きをとらえて、局地経済圏の１つとして「華人経済圏」、「中国系人経済圏」または「大中華経済圏」という構想が提起され、東アジアの動向に深い関心を寄せている西側諸国、特に日本において、財界、学界を問わず、90年代に入ってからこれをテーマにした調査・研究が盛んに行われ、ブームを呈しているほどである。

ここでは中国本土資本と区別して、海外華僑・華人資本、台湾資本、香港マカオ資本をひっくるめて「華人系資本」と呼ぶことにする。華人系資本が中国に資本と適正技術、対外輸出チャンネルを提供し、経済国際化の水先案内人を務めてきたのに対して、中国の改革・開放がまた進出してくる華人系資本に多大なビジネスチャンスを提供し、一面では華人系企業の産業資本への変身をも促した。経済利益の追求という共通の目的、強い相互補完関係、これに共通の文化伝統というコミュニケーション上の利点が加わって、相互の結合強化が促進された。中国の経済中心主義への政策転換に端を発した「両岸三地」の接近、結合（いわゆる「華南経済圏」の形成）があったからこそ、海外華僑・華人の当地域、特に中国本土への投資回帰を本格化させたのである。

「中華経済圏」の有無に関わりなく、近年、東アジア地域の華人系企業経営の多角化、多国籍化の動向がはっきり見られ、日系資本と共に直接投資の主役の１つに成長したこと、華人系資本同士の間に形成されたビジネスネットワークが同地域の貿易規模を拡大させてきたこと、華人系資本を媒介に世界市場とリンクしつつある中国本土が改革・開放をいっそう深化させたこと（市場経済システムの確立、WTO加盟に向けての諸々の努力）によって東アジア全体の巨大潜在市場をより現実的なものにした。これらは、世界の東アジアに対する固有イメージを一変させたのである。バブル崩壊を契機とする景気の長期低迷に陥った日本は東アジア、とりわけ華人系資本に対する再認識に迫られている。

2.アジアビジネスの主役と呼ばれている由縁

(1) 華人系資本をめぐる情勢変化

華僑の海外移住の歴史は辛酸に満ちたものである。本国政府からの保護もなく、居住国からの差別待遇を受け、現地民族との不調和な関係が続いた時期が長い。祖国の半封建・半植民地の状態からの独立を目指す国民革命、その後の経済建設を純粋な民族感情から支援したが、居住国での経済力は脆弱なものであった。戦後30数年間は居住国の政策変化を経験し、自らのルーツである「両岸三地」の政治情勢

の変化からも翻弄されてきた。特に本土の文革期には敵同然に扱われた異常な時期もあった。共産党政権樹立時から文革前までに海外華僑・華人は中国本土に約1億ドルの直接投資をしたが、文革期（1966～1976）から対外開放が始まるまでの10数年間は皆無であった。

華僑・華人が集中する東南アジアでは、程度の差はあれ、原住民優遇政策を採っている国が多い。事業活動面での制限のみならず、中国語教育、公開の場での中国語使用を一切禁じた国もある。政治的に弱い立場にある華僑・華人に護身術として現地の民族系官僚にパトロンを求め、政商としての性格を強く持つに至った者も少なくない。70年代に入ってから居住国の民間資本活用に見られる工業化政策転換、東西冷戦が厳しさを増す中での西側諸国による経済支援などのように、経営環境の好転も手伝って、華人系資本が急成長を遂げ、絶対的な経済力を付けてきた。華僑の居住国への帰化が相当程度進み、東南アジア諸国と中国とが相次いで国交を樹立または回復したことは、交流拡大によい環境を形づくった。対中国直接投資が可能になったが、過去の苦い経験からであろうか、大半のアセアン諸国の華僑・華人企業は香港・マカオ法人を設立し、そこを中継地に進出するケースをとっている。

華僑・華人が集中する東南アジア諸国には民族政策には大きな相違が見られる。民族融和に最も成功しているのがタイである。最も厳しく強制同化政策を進めたのがインドネシアである。マレーシアでは華僑・華人の政治参加の面で大きな進展を見せながら、長い間、華僑・華人が現住民優先政策の執行に神経をとがらせざるを得なかった。同政策の発案者のマレーシアのマハティール首相が近年華人の利益に配慮する発言が目立ち、国際政治において中国の立場に理解の姿勢を見せるようになり、時には民族系、華人系企業の経営者を含む大規模のミッションを引率して訪中し、投資環境の視察や大型プロジェクトの獲得に努めるなど、かつては考えられなかった情勢変化である。

「華人国家」と言われるほど華僑・華人が国民の絶対多数を占めるシンガポールが、周辺諸国に対する配慮からか、アセアンの中で最後に対中国交を樹立した。中国本土と台湾の両側に等距離をおく姿勢を貫いてきており、両当局間の接触、交流促進の仲介役を果たしている。1993年4月に行われた両岸間最初の半官半民組織のトップ会談もシンガポールの仲介によるものであった。経済の面では、シンガポールの対中貿易、直接投資が中国の開放当初から進められてきたが、やはり国交樹立後に急進展を見せている。中国政府がシンガポール政府の行政、経済開発の成功を賞賛しているのに対し、シンガポール政府も中国の開放政策を高く評価し、開発経験の伝授、投資支援に積極的に乗り出している。シンガポール基準で、シンガポール政府が華人系資本、西側企業の当団地への投資誘致の責任を持ち、総投資額が200億ドルに及ぶ蘇州工業パークの造成が目下急ピッチで進められているが、インフラ整備、石油化学関係を中心とするシンガポール政府系企業による大型合弁事業が着々と繰り広がられている。これら政府系企業が華人系資本として扱うのはふさわしくないかもしれないが、海外華人系資本の対中投資促進の起爆剤、触媒の役割を果たしているのは間違いない。

⑵ 対中ビジネス展開に関する最近の動き

中国の国内市場の開放が着々と進み、全面開放へ向かう中、商機に機敏な華人系企業はまさに投資の好機だと判断して、沿海から内陸へ、単純加工業から技術集約度の高い産業へ、小規模投資からインフラ整備プロジェクトのような大規模投資へ、触手を広く、長く伸ばしつつある。かつての故郷送金、寄付を中心とする支援行為から、ビジネスライクの投資活動にとって代わられつつある。中国市場の潜在力を信じ、固有のネットワークを活かして、または同一民族という有利さにより新たなネットワークを構築してビジネスチャンスを掴み、創出してきた。政治的に厳しく対立し、「三通（通航、通郵、通商）」

が禁止されている台湾と大陸の間でさえ、資本の移動を止めることができず、台湾系企業の対大陸投資は資本の論理に従って予想を遥かに越えるペースで活発な展開を見せてきたことは周知の事実である。

最近、華人系資本の動きに関する報道が急増しているが、中国本土において手広く国有企業を買収・合併している中策集団投資公司の例は注目すべきものである。中策社はインドネシア２番目の財閥シナルマス会長の次男であるウイーホーンリョンによって、香港にある上場会社を買収して設立された対中投資の拠点であり、1992年から94年までの間に集中豪雨的に約200社の国有企業を買収した。被買収企業がいずれも地方政府所轄に属し、経営内容良好のものが多く含まれていること、すべて51～70％の支配的所有権取得となっていること、契約後に中策側の投資分が直ちに現金で払い込まれたこと、業種がビール、パルプ、ゴム（自動車タイヤ)、医薬などの製造業に集中したこと、福建泉州、山西太原、浙江杭州・寧波、大連、山東煙台・莱州、広東珠海のように極めて広範囲に亘っていること、などのように、これまでの外資の投資スタイル、規模とはかなり異なるものであった。各社の管理者グループ、従業員の解雇もなく、一部企業に設備・技術導入を行って、買収後１年足らずで利益を大幅に増し、中策グループの関連業種での市場シェアが脅威的に伸びたことから「中策神話」が生まれる一方、一部優良企業の持ち株会社をタックス・ヘイブンに設立し、好業績に乗じてこの海外企業をニューヨーク株式市場で成功裏に上場させたことによって創業者利得を得たが、このことが国有企業の財産を流失させた「中策現象」と称され、目下、各界の注目を集めている。

他の外資は国有企業を合弁事業の相手として避けているが、華人系資本による国有企業の買収例は増えており、中でも中策は極めて成功している特異なタイプに見える。姑たる地方主管部門から解放されたいという企業側の願望、財政負担軽減を望み、且つ外資導入実績を追求する地方政府の立場、「接ぎ木型での外資による国有企業改造」、国有企業経営活性化のモデル事業にするという大義名分が立つため中央政府からも阻止できないことを十分に考慮し、国内市場向け且つ成長性の高い業種に絞って短期決戦でこれらの買収を成功させた投資戦略・手法はまさに的を得たものである。同集団の会長は中国に留学し、長く生活した経験があり、中国のことを熟知していることが有利に働いたのであろう。同様のことはアジアでの農業関連ビジネス（品種改良、飼料加工、養殖業、食品加工などの一貫生産）で成功し、通信、機械などの分野への多角化でも実績をあげつつあるタイ資本のCPグループの中国ビジネスの展開についても言えることである。

華人系財閥の対中投資に当たっての決断の速さ、痛快さは中国の開放姿勢を見定めた上でのもので、中央政府の権力交替による政治不安定、法制度の不備からの「カントリーリスク」に目を奪われるばかりの他の外国資本の目には異様に映るかも知れないし、容易に真似できないであろう。

(3) 華人系企業の資本力

企業規模に似合わない大規模なインフラ整備投資や大型企業買収のみならず、数多くの投資プロジェクトを同時並行的に遂行している華人系企業の資本実力をどう評価すべきであろうか。上場企業の場合は上場株式の時価総額、経営規模（売上高など）による評価が可能で、Forbes誌がこの基準で華人系企業またはその経営者の番付けを発表してきた。しかし、非上場企業（またはその経営者）でも独特なネットワークによる私金融ルートでの資本調達は可能で、大半が多くの不動産を所有しているからそれを担保に融資を受けることができることや、例えば投資先の中国現地金融機関からの金融支援を受けることも可能である。タイのCPグループは中国で飼料生産から養殖業、石油化学、バイク製造など幅広く事業を展開させ、本拠地タイの総事業規模をも大きく上回る事業を展開しているが、投資資金の大半が現

地金融機関からの融資によるもので、金融引き締めの時でさえその経営の健全さが評価され融資減がなかつたという（CPの公表資料による）。筆者の北カリフォルニアにおける華人系企業実態調査の結果でも、華人系企業の信用が高く、非華人系現地金融機関がむしろ進んで華人系企業に融資するケースが多い。

強い商業資本的性格を依然として帯びている華人系資本も多いが、大企業の場合幅広い業種に投資するようになり、投資に当たつての判断基準、状況把握の仕方、決断の速さなどが投資効率を高め、資金力の不足をカバーしている側面もあろう。一定の資本力を有する企業においては多角化、コングロマリット化が進んでいるが、全体的に製造業分野では弱い。経営規模が大きくなりつつあり、２代目への経営権委譲に直面する企業またはグループが多い中、通常言われる同族経営の弱みを克服できるか否かは今後注目されるであろう。

(4)隠れネットワークから開かれたネットワークへ

華人系資本のネットワークは血縁、地縁、業縁を媒介に形成されていると通常言われ、固い信頼関係に基づく人脈網である。これは居住地域に制約されずに広く延伸し、重層的で、錯綜したものであるために、他民族の目には排他的に映ることは否定できない。儒教社会の伝統に由来する要素もあるが、かつて無保護の異郷で生計を守るべく培われた生活の知恵であり、同時に華人ビジネス成功の強力な武器ともなつた。

華人系資本同士の関係強化を象徴する出来事として、過去３回にわたる「世界華商大会」（華人企業家大会）の開催をあげることができよう。それぞれ1991年８月（シンガポール）、1993年11月（香港）、1995年11月（タイ・バンコク）に各地の中華総商会の主催下で行われた。いずれも中国本土、台湾を含む30数カ国から700 名を超す代表的企業家、成功した政治家、著名な学者の参加を得たことや、インターネットの利用による相互間のネットワークの強化、新たなネットワークの構築、積極的な対中投資を唱いながら、敏感な民族問題にも注意の喚起を忘れていないことなど、華人系社会の現状がうまく反映された画期的なものである。

４.今後への展望

中国自身の政策変化、華僑・華人（資本）の居住国における立場の変化、アジアでのビジネス展開に有利な自由貿易港・金融センター香港の存在の３つがいわゆる「華僑・華人経済圏」の形成、アジア域内経済交流拡大を促した大きな要因として認識できる。

アジア華人系企業経営の国際化は着々と進み、中国の改革・開放を契機とする対中国本土ビジネスの開拓に大きな成功を納めたことから、アジア投資の主役の１つとして見なされるようになり、日系企業の多くがその動きに注目している。華人系資本をパートナーにうまくアジアビジネスを展開させ、成功している日系企業も少なくない。華人社会に融け込んでいる八百半、CPグループの中国でのバイク合弁事業と協力し始めた本田、前述の中策社を通じて中国ビール市場への本格参入切符を手にいれたアサヒビールなどのように、今後対中国ビジネス展開に華人系資本との協力関係をうまく築き上げられるか否かが１つの重要なポイントとなろう。

本シンポジウムのテーマは「ポスト鄧小平と華人経済圏の行方」となつており、最近、香港返還とポスト鄧小平を今後のアジア政治・経済の発展を占なう重要なファクターとする傾向が特に日本において現れているが、私は中国の経済中心主義の路線は変わらない、変えられないのではないかと認識している。華人系資本と中国との関係についても同じことが言える。香港のこれまでに蓄積してきた物流・貿

易センターとしてのメリットを中国自身が享受してきており、中国の開放政策がとられたから香港の持続的繁栄、高成長が成し遂げられたことも否定し得ない。このような経済的相互依存関係が返還によって一気に崩れるとは考えにくい。中国は国際信用にかけて香港の返還、繁栄維持に取り組まざるを得ないであろう。開放政策の実施は既に18年の歴史をもち、試行錯誤を経ながら経済が高成長の軌道に乗っており、中国人自身の根本的な政治経済意識の変化が起こっていることなどから、政治の第一線から身を引いた鄧小平の不在もそれほど大きなマイナス要因にならないであろう。

図１　海外華僑・華人と両岸三地との関係

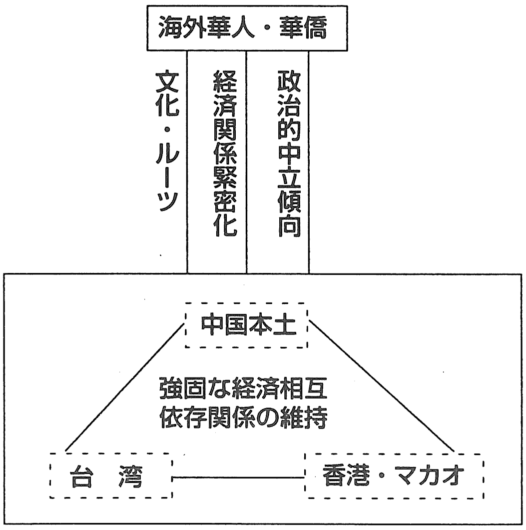
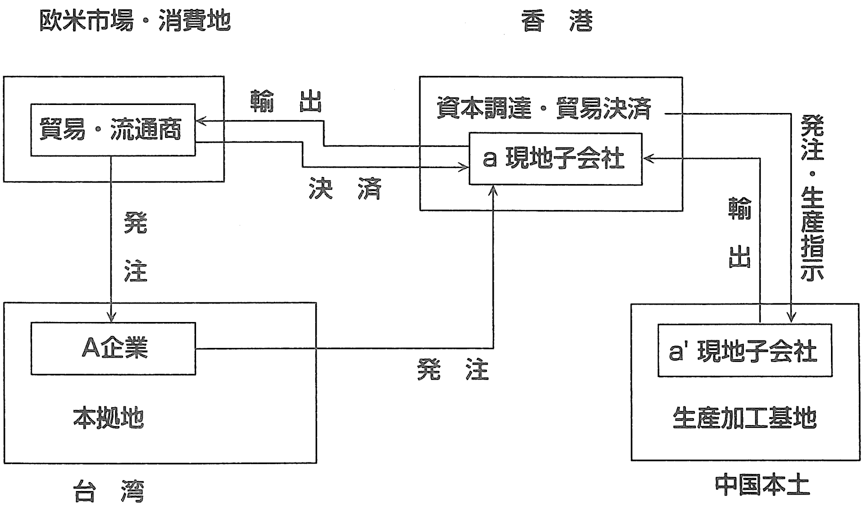


図２　香港・大陸を活用する台湾系企業の取引パターン



【午後の部：報告②】

亜細亜大学国際関係学部教授
游　　仲勲

今日はポスト冷戦と東アジアの局地的経済圏という統一テーマのもとで、ポスト鄧小平と華人経済圏の行方について3点に絞ってお話しさせていただきます。1つは非常にアジアの変化が激しいために、色々な方が様々な新しい言葉を使っています。例えば、今日私がお話しする場合でも、華人経済圏とは一体どこを指しているのだろうか、という問題もあるわけです。やはりここは学会ですので、少しこの点にこだわって厳密に考えてみたいと思います。それから2つ目として、私は、華人経済圏という言葉を実は使っておりません。中華経済圏という言葉などは使っておりますが、本日は中国系経済結合体という大変聞きなれない言葉を使いたいと考えており、その理由も説明したいと考えています。そして最後にポスト鄧小平と華人経済圏についてお話ししたいと考えています。

まず最初に局地的という言葉について申し上げますと、日本の経済学者の方、特に年配の方はご存じですが、大塚久雄という経済学者が既に「局地的市場圏」という言葉を使っています。その場合の「局地的」には非常に狭い農村地域の、いうなれば「市」というような意味が込められています。私はこのいわゆる経済圏を考える場合には、地方的（国内的）、地域的（国境を超える）、さらに大きい場合にはグローバルという言葉を使ったほうがいいのではないかと考えています。実は、これは局地的という言葉を英語で何と訳すのかという問題とも関連してきます。日本では概ねローカルまたはローカライズドと訳しています。しかし逆にローカルを日本語に訳しますと地方的ということになります。ですから、国内にある場合はやはり地方的と呼ぶ。それから国境を超えた場合には地域的“regional”と呼ぶ。さらにもっと広い場合は“global”と呼びたいと思っております。

次に、経済圏という言葉についてですが、皆様もご存じのとおり、EUやNAFTAといった上からの政府間協定によってつくられる地域経済統合があります。これは逆の言い方をすれば民間経済のダイナミズムが非常に弱いために政府が乗り出して、色々なことを話し合い経済協力体をつくろうというもので、ある意味では、弱さの現われでもあるわけです。こういった上からつくられた地域経済統合を私はEU・NAFTA型または欧米型と呼んでいます。もしもこれを経済圏と呼ぶならば、アジアのは一体経済圏と呼べるのか、というのが私の問題提起です。アジアの1つの特徴は、上からつくられるというのはあまりないということです。確かにAFTAはASEAN加盟諸国が話し合いをしてつくりましたが、それ以外、例えば今日問題になりました、環黄海経済圏にしましても環日本海経済圏、或いは華南経済圏等々にしましても、ほとんどが政府間協定ではなく、民間のダイナミズムによって地域的なつながりがひとりでにできあがり、それを勝手に人々が○○経済圏という名前をつけているわけです。つまり、政府が乗り出してきてつくっているのではなく、むしろ下からの自然発生的な地域経済統合と言えます。先ほどの欧米型をもしも経済圏と呼ぶならば、これはやはり別の名前で言わなければならないのではないかと考えます。ミシガン大学にいる私の友人、Yumin Chou教授などはこれは市場圏と呼ぶべきであり、どうしても経済圏という言葉を使いたいのであれば、その前に形容詞を付けるべきで、市場主導型経済圏、英語で言うと“market-led economic zone”、或いは“market-led economic area”と言っています。市場が非常に大きな役割を果たしているということを強調した言葉を使うわけで、私も全く賛成です。アジアの

経済圏の特徴の１つはここにあります。また、これは私のテーマになるのですが、実はアジアでもう１つ特徴的なことは、今日のいわゆる華人経済圏に見られるように、地域的な経済圏という側面だけではなく、全然地域と関係ない民族的、もっと正確に言えば、エスニックな経済結合体が出現しているということがあります。

３番目として華人という言葉について触れます。これについても実は２つあります。１つはいわゆる華僑と華人という場合の華人であります。華僑というのは中国からきた一世で、中国語を話し、主として中国籍をもっています。ところが今は中国系インドネシア国民、中国系タイ国民というのが圧倒的に大多数となっています。現在、香港、マカオ、台湾を除いて海外に３千万人ぐらいの中国系の人々がいます。香港、マカオ、台湾を加えるとおよそ６千万人ぐらいになりますが、それを除いた純粋な海外に３千万人近い人がいるわけです。ところがこの中で華僑と呼ばれる人々は２百万人を切りました。最近中国大陸や台湾、香港などからもかなりの人が動いているので、新華僑と言っていいのかもしれない人達がいますが、いずれにせよ３千万人近いうち華僑というのは２百万人を切ったということです。つまり1割もいないわけです。華僑以外の人々を何と呼ぶかということで、彼らを華人というふうに呼んでいるわけです。東南アジアにも多くの華僑、華人がおり、中国語の新聞も出ています。そこでそういう人達を何と呼ぶかというと、中国語、つまり漢字で書く場合、華僑という言葉ではなく、華人という言葉が使われています。これが狭義の意味での華人の概念です。ところが、もう１つ、広義の意味で使うことが多くなっています。これは日本にも跳ね返ってきておりますが、中国大陸、香港、マカオ、台湾、それから華僑、華人こういう人達を全部合わせた中国人、中国系人を総称して華人と呼んでいます。これらが経済的に見ますと、ポスト冷戦で１つにつながってきました。先ほどの報告にもありましたように、台湾やシンガポールの中国系の民間資本、さらにシンガポールの公的資本までが中国に向うというようになってきた関係で、中国系がつながってきたわけです。そこで、１つずつ中国大陸の経済、香港の経済、マカオの経済、台湾の経済、華僑・華人の経済などというのも大変ですから、それらを総称して華人経済（圏）と呼んでみてはどうかということで、日本でも最近この言葉が少しずつ使われるようになってきました。この場合の華人というのは広い意味の華人です。実は私はこれを中国系人と呼ぼうと言っています。なぜなら、先ほど言いましたように華人には2つの意味が含まれていますので、どちらの意味なのかわからない場合があります。従って、私は華人というのは華僑と華人というときにだけしか使いません。つまり、狭い意味の華人というときにだけ使っています。広い意味では、中国系諸経済、或いは中国系経済圏という言葉を使おうと提案しています。華僑と華人という意味での華人経済圏であれば、非常に狭くなってしまいます。例えば、中国籍をもっているから父親は華僑で、息子は現地の国籍をもっているから華人ということになると、父親の行っているビジネスは華人経済圏には入らないということになります。しかし、実際には親子は一緒にビジネスを行っているわけですから、狭い意味で華人を使った場合の経済圏などあり得ないわけです。また広い意味での華人経済圏というと、先ほど言ったような混同が起るので中国系経済、或いは中国系経済圏、さらに言えば中国系経済結合体という言葉を使いたいと思います。

ここで中国系経済結合体に話を移しますが、これにも2種類の意味があります。１つは地方的ないし地域的ということです。中国を1つと考えるのか、或いはそうでないと考えるのか。それによって見解が異なります。つまり、１つと考えるならば台湾も中国の一部となり、台湾は中国の地方的なものにしかすぎないということになります。国境を超えたものにはならないということです。しかし、ご存じのように、台湾は今までは１つの中国と言ってきましたが、1993年11月のAPECシアトル会議において、目

標は１つの中国でも、そこにいくまでは２つであるということを言い始めました。こうなると、中国と台湾は国境を超えているということになるかもしれません。このへんは難しいところですが、とにかく香港、マカオ、台湾、それから中国大陸という中国系の領土であったところだけで結合体をつくろうという動きが実際にありまして、それを中華経済協作系統と呼んでいます（第１回：92年香港、第２回：93年海南島、第３回：94年台湾－延期の模様）。日本語に翻訳すれば中華経済調整システムとなります。なぜ中国経済調整システムと呼ばないのかとお考えかもしれませんが、中国大陸、香港、台湾は３つの中国経済ではなく、３つの中華経済であり、その間の調整システムということで、中華経済調整システム、中華経済協作系統と呼ぼうというわけです。これは地域的な結合体であり、この場合、経済圏と言ってよいかもしれません。

もう１つ大きな結合体に世界華商大会があります。今年の12月に第3回大会がバンコクで開催される予定です。この大会には世界中から中国系の人がやってくるわけで、地域とは関係のないエスニックなものということになります。以上のように、私はこの局地的経済圏という言葉遣い、或いは華人経済圏という言葉遣いはきっちり交通整理をしておかないと、混乱や勘違いを引きおこす原因になると思っています。

それでは、今日の一番大きなテーマであるポスト鄧小平と中国系経済結合体がどうなるかということを述べたいと思います。結論から言えば、先ほどの王先生と同じで非常に楽観視しています。なぜなら、1つは既にもうポスト鄧小平は折り込まれているということです。長期的に考えれば、色々なことが起ってくると思いますが、短期的に言えば大きなことは起らないのではないかというのが第一点です。それともう1つ大きなことは、中国系経済結合体、或いは中国系経済圏、またはここでいうと華人経済圏でも結構ですが、この中で中国の占めるウエイトはさほど大きくないということです。中国の外の香港、マカオ、台湾、或いは華僑、華人の外資を一言で大陸外中国系外資と私は呼んでいますが、中国に入ってくる外資の8割以上がこの大陸外中国系外資です。もう少し言えば、中国に入ってきている資本主義は、大陸外中国系資本主義ということです。この点は気をつけて議論する必要があります。その中国系の大陸外外資が大陸に積極的に投資を行っており、中でも香港の比重が高いのですが、その香港の中国系の外資でも全体のせいぜい２割から３割ぐらいしか中国に投資していません。あとは香港や海外に投資しているわけです。そして中国系外資は今や東南アジアだけではなく、アジア太平洋地域全域、或いは世界中に向かって膨張しています。１つだけ例をあげれば、あのプラザ合意が行われた有名な名門ホテルのプラザホテルをホンレオン・グループが買収しました。ホンレオン・グループというのはシンガポールの中国系大財閥です。日本経済は今や全く元気がないのに対して、中国系の外資というのは、プラザホテルにも象徴されますように、世界を股に色々なところで膨張しています。

ひと昔前までは、東アジアと言えば日本とか中国、韓国、北朝鮮等々といった地域を意味し、東南アジアは東アジアの中には入っていませんでした。ところが今日では、シンガポールなどの東南アジアも東アジアと呼ぶことが多くなっています。これはどういうことかというと、かつての東アジア経済と東南アジア経済が徐々に一体化しつつあるということです。最初は日本からの貿易、投資が、この両地域の一体化に大きく貢献しました。そしてこの新しくできた東アジア経済プラス東南アジア経済をどう呼ぶかということで、新しく一括して東アジア経済と呼ぶようになりました。そして両経済の一体化が現在第二段階に入ってきたと私は考えています。つまり、中国系の外資が東南アジアで日本の外資を追い抜き始めたのです。今ではほとんど追い抜いています。もちろん日本の投資も大きな役割を引き続き果たしてはいますが、この第二段階で特徴的なことは、大陸外中国系経済、さらに大陸もこの地域に投資

を始めているということです。

加えて、ヒトの結びつきがあります。東南アジアに一体、日本人はどれくらい住んでいると皆様お思いですか。東南アジアに住んでいる日本人は今12万人です。先ほど華僑・華人は３千万人近いと言いましたが、そのうち東南アジアに２千５百万人が住んでいます。また、日本人の12万人のほとんどは企業からの派遣ですので、だいたい東京の方ばかり向いて仕事をしているのに対し、中国系の人はどんどん現地化しています。この第二段階の方が日本が主役であったときより以上に質が深いと考えています。さらに今この外資がインドに動き始めています。そうしますと単に東アジア経済、東南アジア経済の一体化だけではなく、南アジア経済も含めた一体化が進みます。私は昔から言っていますが、中国経済とインド経済が変われば世界経済は、今とは全く違うものになるでしょう。いよいよそれが動きだしたわけです。もう１つは、中国系の経済がアメリカと結びつくかもしれないということです。そうなると日本は消えてしまうという問題もありえます。

最後に、非常に大きな摩擦がこれから起ってくるだろうと思います。今日最大の摩擦はアメリカ合衆国をめぐってですが、それの何倍、何十倍も激しい摩擦が起るだろうと思います。アメリカの場合、国外に米国人、米国系人が多く居住し、各国で大きな経済力をもちながら世界各地で膨張し、その結果摩擦を起して、それが自国に跳ね返ってくるというようなことはありません。しかし、中国系の場合は、まさにそうした摩擦が起ってきます。それから、中国系経済同士の摩擦も起ります。例えば、バーツ経済圏というのがタイにあります。タイは中国系がほとんど経済的な力をもっていますので、ここと中国雲南省の大西南（人民元）経済圏との間で中国系同士の経済戦争みたいなことが起るかもしれません。或いは、台湾と中国大陸とがベトナムのホーチミン市で、経済戦争を始めるというような非常に激しい摩擦が起ってくるかもしれません。こういった問題を克服できるとすれば、21世紀は「中国系の世紀」がくるであろうと私は考えています。もし１人当りGNPでということになると、22世紀、23世紀にはエネルギー問題や環境問題などもありますので、中国が先進国のレベルに追いつけるのかはわかりませんが、トータルで言えばまもなくくる21世紀は、「中国系の世紀」になると思います。

日韓「東アジア学会合同研究会」

「日韓海峡経済圏と地方発展」

— プログラム —

1996年2月25日（日）　嬉野温泉「和多屋別荘」

開　　会　　9:30～ 9:55

挨　拶：木下　悦二　日本東アジア学会会長・久留米大学経済学部長
　　　　金　　日坤　韓国東アジア学会会長・釜山発展研究院院長
来賓祝辞：松尾　正廣　佐賀県企画局長
　　　　小原　健史　佐賀21の会会長・「和多屋別荘」代表取締役社長
　　　　谷口太一郎　嬉野町長

午前の部「自由論題研究報告」　　10:00～12:00

座　長：小川　雄平　西南学院大学商学部教授
報告1：「経済発展と景気変動の指標」
　　　　工藤　憲男　西日本経済研究所所長
報告2：「大交流時代下のFAZの現況」
　　　　上野　　登　九州共立大学経済学部教授
特別報告：「北部九州新港湾建設構想」
　　　　岩瀧　清治　運輸省第四港湾建設局地域整備調整官
昼　食　　12:00～13:00

午後の部「共通論題研究報告」　　13:00～17:00

座　長：金　　日坤　韓国東アジア学会会長・釜山発展研究院院長
　　　　林　　一信　九州国際大学国際商学部教授
報告1：「東アジアの局地的経済圏と韓日海峡経済圏」
　　　　朴　　仁鎬　釜山発展研究院研究委員
報告2：「Recent Development of Cruise and Ferry Markets in the Far East Asia」
　　　　Tea-Woo Lee　Professor, Department of Shipping Management, Korea Maritime University
　　　　（李　大雨　韓国海洋大学教授）
報告3：「西九州海洋クラスター都市構想」
　　　　小倉　理一　（株）西日本流体技研代表取締役社長・長崎大学客員教授
休　憩

予定討論
討論者：坂口　光一　九州経済調査協会調査研究部次長
　　　　小川　雄平　西南学院大学商学部教授
　　　　駄田井　正　久留米大学経済学部教授
　　　　李　　甲銖　釜山大学校教授
　　　　徐　　義鎬　浦項工科大学教授
全体討論

懇親会　　17:30～19:30

主　催：日本東アジア学会、韓国東アジア学会
協　賛：㈶国際東アジア研究センター、㈶釜山発展研究院、
　　　　㈶アジア太平洋センター、佐賀21の会
後　援：佐賀県、佐賀県嬉野町、嬉野温泉「和多屋別荘」

【午前の部：自由論題研究報告①】

「経済発展と景気変動の指標」

西日本経済研究所所長
工藤　憲男

1．景気変動と経済指標

経済指標がどうであろうと、雇用が少なければ景気は悪いわけです。それを「色々な指標を見ると景気は良くなるようだが、雇用のほうが良くないから心配だ」という。例えば、政府の発表を見ると、経済指標に基づきいかにも景気が回復したようなことを言っていますが、実際の経営者の感覚で言えば、今、非常に活況を呈している半導体やその関連のところは別として、特に北九州の新日鉄の下請けなどは大変な不景気です。その一方で、新日鉄をはじめとする大企業は業績が回復しています。コンピューターによる受注から生産まで一貫した情報の合理化によって、中間管理職をはじめとするホワイトカラーのリストラを行っているからです。50人単位の組織にして、そこで業績がはっきりわかるような体制にすれば、パソコンの能力をもつワープロ１台で人事、経理一切の事務が済んでしまいます。つまり、それぐらいホワイトカラーが減量の時代に入っているわけです。そして、大企業はそういった形で余った大量の中間管理職を全部下請けに押し込んだわけです。ですから下請けにとっては、仕事は少なくなり、親会社からは余剰人員を押し込められ、なおかつそういった人が中間管理職であるために高い給料を支払わなければいけないという大変苦しい状況になっています。それが今の北九州の現状であり、大企業の収益が上がっただけで、社会全体の景気が良いと言えるのか甚だ疑問に感じているところです。

バブル景気が始まる前の有効求人倍率は、全国平均は0.63ぐらいで６を割ることはありませんでしたが、当時北九州は、ホワイトカラーではなく、ブルーカラーの減量が既に始まっており、有効求人倍率が0.23と全国平均の３分の１しかなく、鉄冷えの街と言われていました。かつては福岡がまだ100万にならない時に北九州の人口は100万以上あり、福岡市何するものぞと意気盛んだったのに、今は人口が減少し、100万を割る危機感で、北九州再生のための街づくりに努力しているところです。

景気、不景気の問題は仕事が多いか少ないかであって、それに関する資料が本来景気変動の指標であるべきではないかと思います。設備投資が多いという指標だけで景気が良くなるというのはおかしいのではないかと思います。例えば、半導体増産のための設備投資では、昔であれば１億投資したら100人雇用が増えていたものが、今では、１人ぐらいしか増えません。設備投資の額は増えても、その結果雇用に与える効果はハイテクになるほど少ないわけです。また、増産のための設備投資なら雇用効果はありますが、合理化のための設備投資はやればやるほど人減らしが始まるわけです。従って、設備投資を景気変動の指標として利用するのであれば、合理化のための設備投資と、増産のための設備投資を分けてデータをとるべきです。しかし、世界中どこもそういったことを行っていません。つまり、生産量が増えることが経済の発展だという、誤った考えに入り込んでしまったところに今の経済学の行き詰まりがあるのです。経済の発展とは仕事の種類が増えることだと考えていただきたいと思って今日お話しするわけです。

2.「入れ子」の景気変動

景気変動のことから始めますと、まず、景気変動というのは「入れ子」状になっています。「入れ子」というのはロシア人形のようなもので、日本の人形で言えば、ダルマの中にダルマがいて、またダルマの中にダルマがいて、開けても開けても中にダルマが入っているというものです。体の中には肺や心臓があり、それらを構成しているのが細胞です。そしてその細胞の中には細胞核があり、その細胞核を構成しているものが原子で、さらにその中に原子核があるというように、必ず１つの集団には中核があります。西日本経済圏と私は言ってますが、西日本経済圏の中核は福岡市と北九州が一緒になった福北都市圏であり、これが関西経済圏の京阪神、或いは関東経済圏の京浜地区と同じように中核になります。そして中核がなければ、1つの集団として、生き生きとした行動はできないということです。

景気、不景気の変動も気候の変動とよく似て「入れ子」になっています。寒いときでも三寒四温があります。一日のうちにも夜と昼間という気候の変化があり、恐らく調べれば、時間単位でも温度の周期があるでしょう。景気変動についてエコノミストの評論を見ると、キチンの波、つまり、在庫投資の景気・不景気にはよく触れていますが、ジュグラーやクズネッツ、コンドラチェフに至っては、あまり触れられていないところがありますので、もう一度復習のためにお話ししたいと思います。

キチンの波は大体３年周期です。つまり受注が増えると思ってそれぞれの問屋が注文を出すことで、結局はオーバーに在庫を抱えてしまい、その後売れなくなると今度は叩き売りを行い、その結果不景気になるというものです。ジュグラーの波は、設備投資です。これから経済がサービスの時代に入ってきても、この設備投資の波はあるわけです。今、アメリカの景気が少し頭打ちになった原因は半導体の設備投資にあるのではないかと思っていますが、このようにこれから何か考えるときに、今度の不景気や好景気は設備投資なのか、それとも在庫投資なのか、或いはもう少し長いクズネッツの波なのかというふうに考えるべきだと思います。クズネッツの波は大体25年周期ですが、戦後ベビーブームがきて、その人達の子供がまた結婚するとき、と考えれば大体周期的に合います。ですから、住宅というものが中心にあり、それと町づくりが相乗関係をもって起きてくるのではないかと思います。

その次のコンドラチェフの波は、大体50年周期と言われており、技術革新や資源・エネルギーの需給などが原因と言われています。昨今、自然なコンドラチェフの波が起きにくくなりつつあります。一番良い例がエネルギーです。エネルギーは、資源の中でも最大のものですから、コンドラチェフの波が適用されていれば、例えば、おそらく今頃石油の値段は、１バーレル30ドルを超えているはずですが、残念ながらそうはなっていません。つまり本来過剰投資によって、石油の値段はどんどん下がり、メンテナンスもできなくなったところが潰れていき、供給がタイトになることで景気は再び良くなっていくわけです。ところが、潰れかけていたロシアと東欧をてこいれしたため、減産ではなく、逆に増産につながり、石油の値段がなかなか上がらないという状況になっています。私は、コンドラチェフの波はエネルギーの投資過剰によって起こると考えています。

不景気だから色々なことを考えて技術革新が起こります。私たちは環境変化を乗り越えるために、あらゆる知恵を絞っていこうとする性格がありますから、不景気になれば皆が一生懸命考えてそうなるわけです。しかし、技術革新で景気が回復するのではなく、仕事が増えて景気が良くなるのです。不景気の行き着くところはたいてい戦争になります。戦争になれば仕事が増えて景気が良くなるからです。戦争以外で景気が良くなるケースは、不況が続いて弱い企業が潰れていく場合です。もうそれ以上潰れたら今度は全体が困るという状況から、価格が逆転して物価が上昇し、景気が良くなるというものです。現在半導体において日本中の企業が、あらゆるところで設備投資をしていますが、一部でもう既に頭打

の傾向が出てきています。このように、常に過剰が起き、そして不景気が起こるわけです。

どうしてそんな愚かなことを繰り返すのでしょうか。ある意味では情けないことですが、どうも人間というのは渦中にあるとその点がわからなくなるようです。日本のバブルは、直前にアメリカが行ったことをそっくり行っています。そしてバブルの後始末に日本のバブルが利用された懸念もあるわけです。中央の金融界のエリートや不動産関係の職員は、いわばエリート中のエリートのはずで、その彼等がアメリカで起きた情報を知らないことはないにもかかわらず、全く同じことを行ったということを見ると、人間は渦中にはいるとわからなくなってしまう一種の群衆心理の影響が強いようです。常に供給が過剰になって不景気になり、供給が減少して好況に反転すると考えていいのではないでしょうか。景気の変動指標は失業率だと考えます。世界の失業率のとり方が必ずしも均一ではないため、日本の場合、現在失業率が３％代でも非常に深刻な数字だと思います。ですから、失業率そのものを指標化し、一番良かったときを100とするか、それとも中間を100とするかはともかく、そういう形で計数化すべきではないでしょうか。さらに、経済発展の指標としては、生産量の多寡よりも集団や社会の中で仕事の種類がどれだけ多いかということで計るべきではないか、と考えています。

３．経済発展の意義

経済のサービス化ということがあまり言われなくなりましたが、一時盛んに脱工業社会とか情報化社会などと言われ、今はマルチメディア関連のものが花形で、それが経済のサービス化の中心のように錯覚される向きがあるので、ここでもう一度経済のサービス化について私の考えていることを話します。本来経済のサービス化とは、生産サービスの仕事が非常に減ってきて、他のサービスの比重が増えていくというものす。

経済のサービス化というのは、言葉自体から言えばナンセンスです。私たちはサービスをお互い交換する分業社会に生きており、経済活動はサービス活動そのものであるからです。私たちは能率を上げるために分業しているのではありません。環境は常に変化します。地球も、いずれはまた氷河時代を迎えます。常に変転していく環境変化を乗り越えるために、色々な能力を持った人間が力を合わせてそれぞれの得意分野で能力を引き伸ばし、その相乗効果で変化を乗り越えていくことが分業の目的です。アダム・スミスが錯覚した安全ピン工場の分業は、安全ピン工場を無人化工場にするための工程分析を手作業で行っただけです。私たちは生産をするためにこの世に生まれてきたのではないわけです。私たちの生命を永遠に存続させるため、環境変化を乗り越えていくために協力しあうという形で分業しているわけです。私たちは生きのびることに一番の価値を見い出さなければいけません。

大きいことは良いことだと言われますが、大きくなりすぎると存続の危機が訪れます。大企業になればなるほどおかしくなってきます。日本もかつて明治維新の時の人口は３千万だったものが、今や１億３千万に膨れ上ったため、政治にガタがきているわけです。会社で言えば、本来事業部制を採用すべき時がきているのに、まだそんな感覚になれないため、なかなか適切な指導ができません。すべてに適正規模というものがあります。存続するための適正規模の限界より大きくなりすぎないよう、また小さくなりすぎないよう心がけるべきです。

愛が人生の目標だと言われますが、お互いがサービスしあうことで喜びを感じる。それが愛の実践です。私のところに定年退職者の方がお金は必要ないから何か仕事をさせてほしいとやってきます。食べるためではありません。与えられるだけでは私たちは生きがいがないわけです。お互いサービスの分担ができてこそ健康な生活ができます。ヒルティが「幸福の条件には信仰と仕事の２つが必要である」と

言ったのはその意味です。昔のお百姓や炭鉱の労働者のような汚い、きつい、危険なという3K的な要素を取り除くことは人間のためにプラスになります。その点でロボット革命は人類にとってプラスですが、一方では人間の仕事を大きく減らすことになっています。

産業革命は失業という副産物を生じました。かつて八幡製鉄所で働いていた人は下請けまで含めて10万人いたものが、現在は２万人、つまり５分の１に減っているわけです。生産量は昔の倍になっていますので、簡単に数字的に考えれば機械化が進み、３K的なものが全部ロボットに置き換えられ、無人化に近づけば近づくほど生産の仕事の80％から90％近い人間が脱落していくということです。昔であれば、８割の人間が生産関係に従事していたわけですから、その80％が失業するということは全体で３分の２が失業するわけです。産業革命のもたらす恩恵というのは、奴隷のような労働をなくすことにありますが、それには３分の２の失業という罪悪を伴うわけです。従って、私たちがこの産業革命を推進していくにあたっての最大の課題は、どうやって新しい仕事を追加するかということです。そのためには、お客さんがお金を払ってくれるものであればどんなものでも、その仕事を拡充強化していくことが必要です。この点では、レジャー産業などもこれから力を入れていく必要があるでしょう。

世の中がどう変化するかわからないときには、とんでもない能力が効果を発揮するかもしれません。ですから、これからは、仕事の種類そのものにおいて価値判断をするのではなく、その種類の中の能力において人間を評価する時代に入っていかなければなりません。そういう意味で、これから大事なことは生き残る能力と言いますか、環境を乗り越えていく能力、そういうものに私たちは経済発展の指標をおくべきではないでしょうか。企業なら企業、町なら町、国家なら国家、東アジア経済圏なら経済圏、その中での仕事の種類が豊富になればなるほど経済は発展するというふうに考え方をこれから変えていく必要があります。今のように既に失業が最大の問題になっているのであれば、どんなものでもいいからともかく相手がそれに対してお金を払えるようなものであれば、それは仕事として価値があるという考え方にこれから切り替えるべきではないでしょうか。

ものの価値とか仕事の価値というものに何か自分で価値が決められると錯覚したところに、今までの混乱があったように思うわけです。価値を決めるのは相手です。私たちはサービスの交換をするわけですから、相手の喜ばないことであればそれは一文の価値もありません。市場価値と本来の価値を区別するのではなく、市場価値そのものが本当の価値であると考えるべきです。計画生産はコストにおいて一番無駄なことですが、これは社会主義の世界だけでなく資本主義においても大いに行われてきたわけです。その愚かさに気がついたため、受注生産に切り替わってきています。注文を受けたものをつくるのが本当のサービスであって、注文もないのにそれをつくることは、サービスではありません。むしろ限りある資源と限りある時間の無駄使いです。消費は美徳であると一部の経済学者は言われますが、消費というのは結果であってその消費を増やしたら経済が発展するというのはおかしいわけです。私たちは何か活動し、活動した結果、どうしても消費しなければいけないものを消費しています。そして、できるだけ消費するものが少なくて活動量の多い方が経済性がいいわけです。

エコノミーというのは節約という言葉です。最近の子供達や学生が愚かになっていったのは、やはり使い捨て、垂れ流しの社会がもたらした悪影響だと思います。欧米社会では、神がつくられたものだから大事にしなければいけないという考えがありました。日本でも、ものの中に魂があるという考えがありました。どちらも以前はものを大事にしていたわけです。また、ものを粗末にすることは人間を粗末にすることにもつながります。なぜなら、ものはすべてエネルギーでできています。ものを粗末にすることは、「造物主」を粗末にすることにつながっていくわけです。戦後、私たち中小企業経営者は、革

命主義者だけでなく利己主義の商業主義とも戦わねば生き残れませんでした。商業主義はマネーに最高価値をおくため能率主義となります。マネーは時間とともに価値を減じますから、能率一辺倒になりがちであり、またその半面、エネルギーのムダ使いに陥りがちです。　このように、私たちは時間の節約ばかり考えてエネルギーの節約を考えなかつたわけです。ですから、ここでもう一度、私たちは根底から考え直して、時間とエネルギーの両方を節約するのが経済性であるということを認識すべきです。

【午前の部：自由論題研究報告②】

「大交流時代下のFAZの現況」

九州共立大学経済学部教授
上野　　登

私はFAZの専門家ではありませんが、たまたま宮崎大学を定年で退職し、九州共立大学に赴任するため北九州に住むことになった1992年に、「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」という法律が登場しました。FAZと略され、４年間の時限立法で輸入促進を展開していくということで、７月にはこの第１次指定の候補地の１つとして北九州が浮上し、新聞に登場するようになりました。私が共立大に在籍するのは97年の３月までの５年間ですので、時限立法が切れる年が私の定年で辞める年とちょうど重なることから、北九州市での存在証明という形でFAZの論文を積み上げてみよう、という動機から論文を書き始めました。なかなか奥の深い領域なため、毎年１本ずつ論文を書いて、どういうふうに動いていくかということを１年１作で積み上げていくことにしました。３月には第４論文の印刷があがってくることになっており、本日お話しするような内容になってきている状況です。もともと、今年の５月に法律が切れるという４年間の時限立法であったわけですが、昨年の11月16日に延期の法律が臨時国会を通過し、FAZは、あと10年間延長されることになりました。現在、第３次指定までの間に18地区が指定されていますが、これ以上指定が増えるかどうかが１つ問題となっています。

今までのFAZの実施状況を北九州の例で言いますと、次のようになります。現在小倉駅北側の学校跡地に、アジア太平洋インポートマート（AIM）という建物を昨年11月から着工しており、98年春に竣工するということで工事が進んでおります。もう１つ、既に北九州国際物流センター（KID）が門司区の太刀浦のコンテナ埠頭にできており、海運関係の６社が入って、そこで荷捌きその他の事業を行っております。要するに、FAZとは、端的に申しましてインポートマート・展示場と、物流センター的な役割の建物をつくり、その中に入ってくる企業に対して、外国の企業も含め制度的な補助をするというものです。そのため過去の様々な制度的融資の条例を総合してコンパクトにまとめ、そこにタテ割り行政ではなく、一体化して集中的に援助を行うというのがFAZの大きな特徴です。ただ、１つ気がかりなのは、総合保税地域という法律がFAZの法律とは別個の独立した法律として存在していることです。これは大蔵省が関税の取り扱いについての法律を一部改正し、そこに総合保税地域を設定することを許可するというもので、数十ヘクタール規模の設備であれば、鉄柵で囲いをつくった中に総合保税地域を設定することができます。ですから、私は４年間の時限立法でFAZは消えても、総合保税地域は残りますので、FAZの指定を受けなくても準備さえしておけば、どこでも総合保税地域は受けられるようになると解釈しており、これをどうするかという問題があるわけです。

北九州市FAZのエリアは西の響灘地区から東の太刀浦・新門司地区までとなっており、総面積で2千ヘクタールぐらいになります。分散して５、６ヶ所に分かれているわけです。そうすると総合保税地域とFAZの指定地域が一体どう結びつくのかということが、なかなか理解しずらく、実際結びつきにくい政策内容となっています。現実に総合保税地域の指定を獲得しているのは、大阪のアジア太平洋トレードセンターの建物の中にあるわずかばかりの部分が認められているだけで、それ以外は、この総合保税地

域は認められていません。それで、この点をFAZの所管の通産省はどう考えているのかと常々思っていたところ、今回の延伸法の中で特定集積地区という条項を一項設け、今まではハコモノのハード中心の計画を主に進めてきたものを、今後はソフト面でこの特定集積地区を重点にして、既に横浜や高知あたりのFAZの指定地が経済特区をそこに設けたいと言っていますが、そういう方向にもっていきたいと考えているようです。

これについては私が第1論文で沖縄のFTZを視察に行った際、沖縄のFTZの人に、「沖縄1県だけではなくてFAZの指定を受けた所が連帯して、経済特区設立の動きをおこせば、沖縄の悩みが同時に解決できるのではないか」ということを言ったことがあります。これが、私の第1論文の主張のポイントで、ちょうどそのときに世界経済評論に韓国の先生が出されていた数珠型の自由貿易地域都市連合という考え方に賛同するという形で第1論文の締めを書かせてもらっていますが、そういったFAZのネットワーク化も重要だと考えています。

現在、第３次指定までに18地域が指定されており、第１次、第２次、第３次と指定を受けた順に通産省がこの指定の公式発表として出した資料（P31～48参照）を添付していますので、お読みいただければ大体18地域の内容をおわかりいただけるかと思います。その流れを少し大雑把に言いますと、第1次、第２次は関脇とか三役クラスである東の指定と、前頭のそれも下位クラスである西日本の指定というふうに言えるのではないかと思います。例えば、第1次指定である大阪の南港、神戸港、それから関空がこの指定に併せて、りんくうタウンといった大規模で拠点的なものを整備しています。それに対して西の方は、北九州はかなり大きいですが、松山とか長崎の大村にある長崎空港といったところが指定を受けました。例えば松山は、その第1次計画で年間20万トンのコンテナの荷捌きを、神戸港からのフィーダーで受けるという形の港をつくろうとしています。つまり、非常に小さいミニサイズのFAZ指定が西日本で、東日本はかなり大きな指定となっています。これが第２次指定になりますと、東の方は川崎や横浜が出てくるのに対して西日本は大分、広島、下関となっています。ここでもまた、横浜の大規模な港と比べると、大分は今からマイナス14mの港つくって何とかしようという滑り出しの段階です。従って、そろそろ西日本の零細なミニサイズのFAZ指定を総合化するということを考える時期にきているのではないかというのが第２次までの私の率直な気持ちでした。

第３次指定が行われてきてはじめて、従来と違った顕著な形が出てきたのではないかと思います。まず大きな特徴は仙台が空港と港の指定を獲得し、高知では今建設中の外洋に飛び出した形の港に指定がおりました。それから第２次の追加指定として石川県の金沢空港が指定を受けました。さらに、京都府の舞鶴と鳥取・島根の県境の境港が指定を受け、また、九州では熊本が指定を受けました。これらの指定から、今までの指定地とは何か違った別の性格が登場してきたことを強く感じています。例えば、高知が指定を受けた背景を見ると、環太平洋という意識のもと、アジアと太平洋がつながっているという考え方が非常に強いのではないかと思うわけです。高知ではインドネシアと合弁で輸入をしている住宅建設の資本がありました。また愛媛と結んで、水産、農産物加工の資本が、第３セクターの中に顔を出しています。さらに、農協の加工組合が、外国から輸入した農産物の原料を高知でブレンドして国内に販売する、といったように３つの資本が過去の実績をふまえ、積極的に参加するという形でFAZが取り組まれています。仙台の方では、台湾のエバグリーンが、アメリカの北太平洋周りの航路の船を仙台の方にもってきて、東北地方の荷捌きを横浜、東京の埠頭ではなく、この仙台でというふうな戦略で、コンテナの帰港地を仙台に選定したいということが、つい数日前のニュースで流れていました。環太平洋的な動きが既に出始めているわけです。

境港でも指定を受けた8月の段階から、福山の海運会社が仲に立って、今まで神戸を使っていたコンテナを、境港のFAZ港を利用し、そこを釜山のハブ的な基地と結びつけ、それに舞鶴、新潟と航路でつなぎ、環日本海構想の中でのFAZとして成長させていきたいと考えているようです。従って、境港では、はっきり日本海という名前を付けたビルをつくるという計画を出しています。また、舞鶴が選定された経緯をずっと探っていきますと、これは京都府と釜山とを結んで開かれた環日本海フォーラムがベースになっています。現在、京都府は舞鶴を関西地区唯一の日本海の窓口と位置づけ、この指定に対する動きを示しています。私がさらに驚いたのは、この第3セクターの社長は、大阪の商工会議所の方がなっているということです。実は大阪の商工会議所が京都でのフォーラムに対応するような形で環日本海経済圏の研究を行っており、その研究会で色々考察を加えた結果、関西圏の窓口として舞鶴港を見るという結論を関西財界が出し、それと京都府の動きが合致して第3セクターができているということがわかりました。このように、第3次の指定は環太平洋的な構想、或いは環日本海経済圏をバックに獲得が行われ、そういった地域が浮上してきているということが非常に大きな特徴であると考えており、西日本の方のネットワークシステム化も早急に考えなくてはいけないと思っています。

それに対して実際はもうシステム化は進行しており、既に松山も釜山の方とつながっています。実を言うと、日本のFAZのミニサイズの指定地のほとんどが釜山のハブ港のフィーダーにされつつあるという動きを現実として捕えざるを得ないと考えています。従って、私はFAZの研究を始めたときから、北九州市の人にも伝えましたが、白野江に人工島をつくり、そこにマイナス14mの岸壁をつくらなければいけないという時代ではないと考えていました。既に香港など世界の主だった港は15m以上の水深の所で競いあっている時代です。ですから、12mを14mにするという計画ではもう世界の潮流には追いつけないわけで、最初からそういった構想は捨て、響灘の15m岸壁を前面に出したFAZ計画を出していく必要があるのではないかということを、私は第1年度目から常々考えて端々で言ってきたわけです。ここにいたってそういう事態が現実に登場してきているということを第3次指定で感じています。

そして、昨年の6月末に、運輸省から「大交流時代を支える港湾」という構想が出たことを新聞で知り、さっそく第四港湾建設局の企画課に問い合わせたところ、マイナス15mの岸壁を準備する指定地として4港湾地域があげられていました。港指定ではなくて湾指定という所に非常に大きな特徴がありましたが、東京、伊勢、大阪と同時に北九州地域という指定がありました。私は北九州地域というのは、北九州港と博多港と下関港を含めて考えるべきだというのが前々からの考えだったので、さっそくその点を聞いてみたところ、実はその通りだということでした。日本もマイナス15mのコンテナ岸壁をつくり、コンテナ輸送の国際的複合輸送システムの大規模化に対応するという政策をはじめて出したわけです。4大港湾地域以外にも8地域を中核的なコンテナ基地として整備をすすめ、さらに一日圏の範囲として20地域の港湾整備を行うというものです。要するに4湾地域・8中核地域・20地方中小中核地域という形で、今後の港湾計画を推進していくわけです。私の印象では、FAZに関する通産省と運輸省の考えは必ずしも一体化してなかったが、今度の大交流時代の港湾計画とFAZの今後の展開を考えたときに、今までの溝がとれたという印象を私は今強くもっています。

それともう1つ、FAZ法の改正・延長の中で集積地区を設定し、それを経済特区に近づけていくという通産省のワンステップアップの政策が出てきたことで、FAZと総合保税地域との間の溝も埋まり始めたのではないかと考えています。要するに、96年からのFAZは、通産省、運輸省、それから大蔵省、自治省とが、一体化してこの事業を進めていくという布陣ができたのではないかと考えています。

ただし、九州のFAZを誰が統一していくかという点では、残念ながら資本の姿が見えないわけです。

一応、ヤオハンがシンガポール、上海、ソウル及び北九州の4極IMM（国際卸売流通センター）構造でアジア戦略を進めていくということで、北九州をアジア戦略の4極の1極として位置づけるという資本の姿は見えてきました。しかし、海運の担い手が明確に私にはまだ見えてこないわけです。いずれにしても資本の担い手が中心となり、FAZをどう展開するか、またタテ割り行政を克服し、本当の意味での経済特区ができるのか、そしてアジアの仲間の一角になりうるのか、ということが問われてくるのではないかと考えています。

アジアの一角ということでは、今、中国の連雲港が非常に注目されていますが、私は連雲港より将来は青島の黄島開発区にあるコンテナの３バースがかなり大きな役割を果たすようになるのではないかと考えています。つまり、マイナス16m水深の３バースの岸壁に海運の関連企業が張りついて、その南側の保税地区と共に活動するようになれば、私はかなり有力な釜山のライバルが登場してくるというふうに見ています。今、黄島のところまで伸びてきている鉄道を日照まで伸ばし、さらに連雲港まで伸ばすというのが山東省の計画のように聞いています。そうなれば、釜山と青島付近、それと香港、シンガポールそれから北九州を結んだ海峡経済圏のハブ港的性格というのが将来望ましい姿になるのではないかと考えています。そうした中、釜山では、７千TEU体制のコンテナバースが考えられています。日本の港湾行政は依然として４千ないし５千TEUの港湾体制を考えており、このギャップが一体どうなるかということも非常に大きな課題ではないかと思います。数日前に、デンマークの船会社が６千TEUのコンテナ船のエンジンを長洲の日立造船所に注文したという報道があったように、既に６千TEU体制のコンテナ船が生み出されていく一端を九州が担い始めています。このような次の時代に向けて、昨年の港湾都市に関するシンポジウムの中で、韓国の朴彰鎬氏が「過剰な重複的投資は止めて、国際的に港湾機能の性格をきちんと整理し、複合するような投資は止めましょう。」という提案をされましたが、私も狭い意味のナショナリズムを超えたこの港湾の国際的複合輸送システムのそれぞれの役割分担を考えるべき時代にきているのではないかと考えているところです。

ＦＡＺ法の延長・拡充法の体系

目的	輸入の促進及び対内投資事業の円滑化
趣旨	① 国際経済環境と調和のある発展　② 国民生活の向上　③ 国際経済交流の促進

●法律の期限を１０年間（平成１８年５月２９日まで）延長

地域輸入促進計画の承認

・主務大臣による地域輸入促進指針の策定（第４条）
（通商産業省、運輸省、農林水産省、自治省）

↓

・都道府県又は政令指定都市による地域輸入促進計画の作成（第５条）

↓

・主務大臣による地域輸入促進計画の承認（第５条）

輸入促進基盤整備事業として、輸入促進地域において中核施設の設置・運営を行う者（第三セクター等）に対する支援措置

○産業基盤整備基金による出資（第８条第１号）

○産業基盤整備基金による債務保証（第８条第２号）

○不動産取得税及び固定資産税の減免に伴う減収補填措置（第15条）

輸入促進地域（ＦＡＺ）内の特定集積地区内で輸入貨物を取り扱う民間事業者（「輸入貨物流通促進事業を行う者」）に対する支援措置

●産業基盤整備基金による債務保証（第８条第３号）

●中小企業信用保険の特例（第13条）

●不動産取得税又は固定資産税の減免に伴う減収補填措置（第15条）

（注）●は、今回の法改正において追加した措置

併せて、今般の第二次補正予算において、東京におけるＦＡＺ総合支援センターの新設及び地方ＦＡＺにおけるＦＡＺ支援センターの増設（ＪＥＴＲＯ事業）を実施。

第１次

大阪府ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：大阪府泉佐野市、泉南市、田尻町

２．地域整備の概要

（１）平成６年に開港予定の関西国際空港の機能を活用して、対岸地域に当たるりんくうタウンを西日本一帯への航空輸入貨物の物流拠点及び新たな輸入ビジネスの拠点として総合的に整備する。

（２）このため、生鮮貨物を中心とした航空輸入貨物の荷さばき・保管や通関のための施設として「りんくう国際物流センター」を整備するとともに、空港の利便性を生かして宝飾品、ファッション、インテリア等に関連した卸・小売業者を集積させ、新たな輸入品市場を形成するための施設として「りんくうジュエリーマート」を整備する。

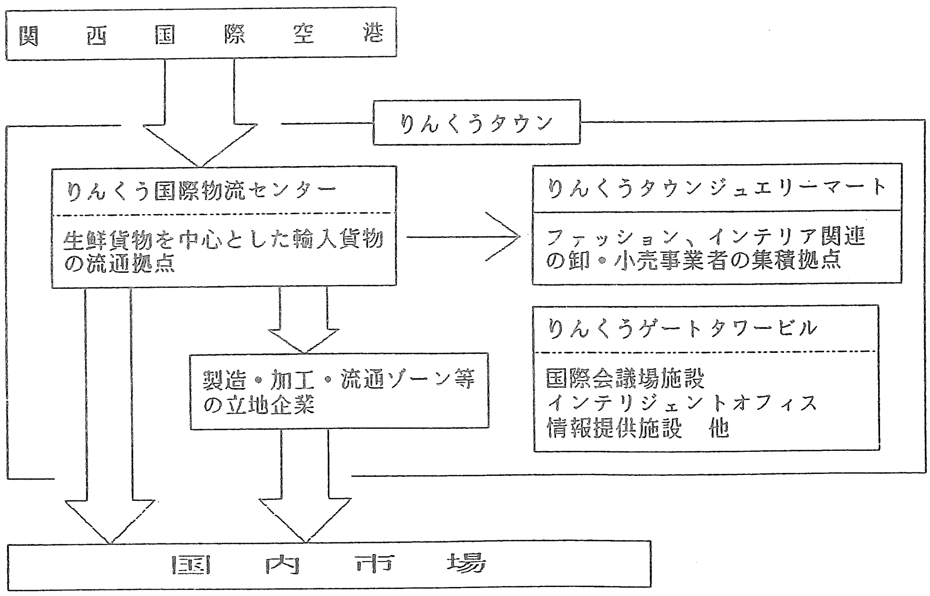
（３）また、外国企業向けの情報提供、通訳・翻訳サービスその他のビジネスサポート機能を備えたオフィスとともに、国際会議場等の交流施設を提供する施設として「りんくうゲートタワービル」を整備する。

３．支援の対象となる主要施設（輸入促進基盤施設）

（１）りんくう国際物流センター（Ｈ７開業予定）
　事業規模；２１９億円
　資 本 金；５０．９億円
　施設内容；共同荷さばき・保管施設、事務所、展示場等

（２）りんくうタウンジュエリーマート（Ｈ９開業予定）
　事業規模；３３５億円
　資 本 金；１２億円（既存法人である関西国際空港ﾋﾞﾙﾃﾞｨﾝｸﾞ（株））
　施設内容；輸入品卸・小売施設、輸入品加工施設等

〔概念図〕



大阪市ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：大阪市住之江区、港区、大正区、此花区
（大阪港地域）

２．地域整備の概要

(1) 西日本最大の消費地を背景とした大阪港地域を製品輸入や国際経済交流の拠点として、また、輸入品の物流の拠点として総合的に整備する。

(2) このため、輸入品の卸売業者の集積によって新たなマーケットを創造するアジア太平洋トレードセンター、貿易関連業者及び輸入品小売業者の集積を図る大阪ワールドトレードセンターの建設を進めるとともに、輸入ビジネスの機能を補完するものとして大規模国際見本市施設であるインテックス大阪の機能強化を図る。

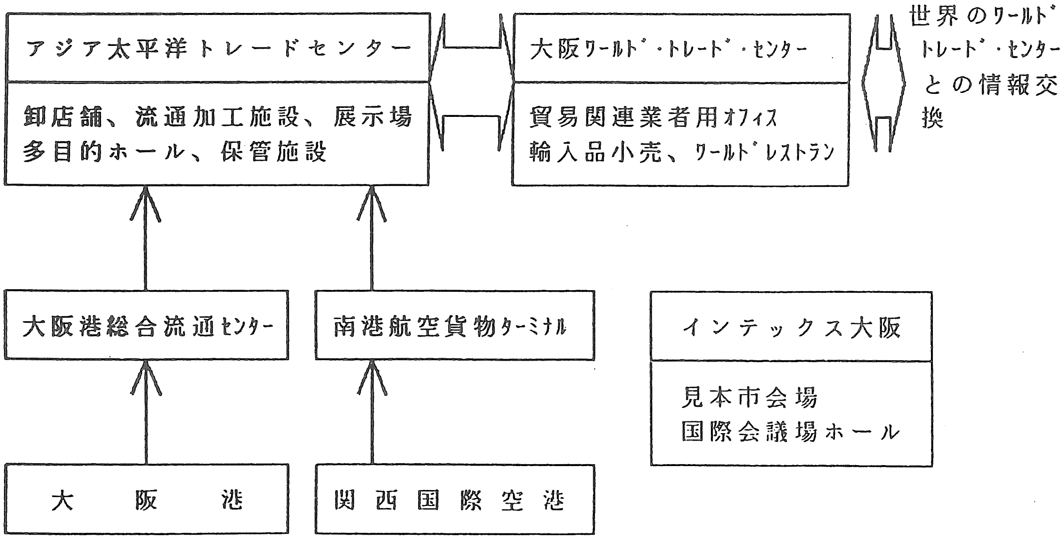
(3) また、以上の輸入ビジネスの振興を物流面から支え、大阪港地域の輸入基地としての機能を一層充実させるため、海上貨物を扱う大阪国際流通センターを活用するとともに、航空貨物を取扱う南港航空貨物ターミナルの機能強化を図る。

３．支援の対象となる主要施設（輸入促進基盤施設）

(1) アジア太平洋トレードセンター（ＡＴＣ；Ｈ６開業予定）
事業規模；１５００億円
資 本 金；２２１億円
施設内容；輸入品卸店舗、流通加工施設、多目的ホール等

(2) 大阪ワールドトレードセンター（ＷＴＣ；Ｈ６開業予定）
事業規模；１０００億円
資 本 金；５０億円
施設内容；貿易関連業者用オフィス、輸入品小売店舗、ワールドレストラン

［概念図］



神戸市ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：神戸市東灘区、灘区、中央区、兵庫区、長田区
　　　　　　　　　　　　　　須磨区（神戸港地域）

２．地域整備の概要

(1) 六甲アイランド、ポートアイランドを中心とする神戸港地域を航空貨物も含めた総合的な輸入貨物の流通の拠点として、また、生活関連用品を中心とした輸入ビジネスの拠点として総合的に整備する。

(2) このため、関西国際空港の開港に合わせて、新たに航空貨物の荷さばき・通を行うための「神戸航空貨物ターミナル」、コンテナバースの整備に伴い不足する海上貨物取扱機能を充実させるための「六甲国際流通センター」、また、生鮮輸入貨物を保管するための冷蔵倉庫団地の整備を図る。

(3) また、既存の衣料品の卸マートである「神戸ファッションマート」、日用雑貨、食品衣料品等の展示・小売店であるプライスクラブに加えて住宅関連商品の卸売拠点となるグッドリビングセンターを新たに建設し、これらの機能の集積により、生活関連用品輸入ビジネスの振興を図る。

(4) これらの機能を補完するため、ポートアイランドにある神戸国際展示場等の国際経済交流施設を活用するとともに、外資系企業オフィス、国際会議場からなる「インターナショナルビジネスパーク」を整備する。

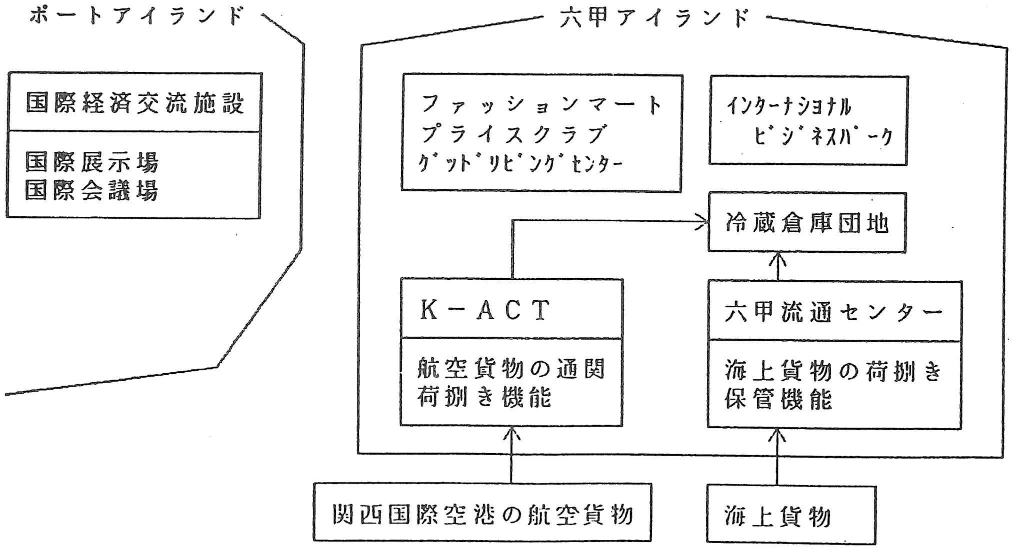
３．支援の対象となる主要施設（輸入促進基盤施設）

(1) 神戸航空貨物ターミナル（Ｋ－ＡＣＴ；Ｈ６開業予定）
　　事業規模；８０億円
　　資 本 金；２４億円
　　施設内容；航空貨物荷さばき・保管施設、航空貨物取扱事業者用オフィス

(2) 六甲国際流通センター
　　事業規模；１００億円（複数事業者による合築方式）
　　施設内容；海上貨物荷さばき・保管施設、流通加工施設

(3) 冷蔵倉庫団地
　　事業規模；１２０億円
　　施設内容；冷蔵保管施設

４．概念図



愛媛県ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域；愛媛県松山市（松山港地域）

２．地域整備の概要

(1) 今後整備が進められる松山港を活用して、同地域を四国・瀬戸内地域の輸入貨物流通の起点として、特に、中国、韓国、台湾、東南アジア等からの輸入の基地として整備する。

(2) このため、日用品や農水産品を中心とする輸入貨物の荷さばき・保管のための「物流高度化基盤施設」を整備するとともに、輸入関連事業者の集積、輸入に関連した各種イベント等の開催のための「輸入支援施設」を整備し、輸入に係る事業の円滑化や需要の増進を図る。また、これらの施設の整備主体として新たに愛媛ＦＡＺ開発㈱を新たに設立する。

(3) 以上のような物流・商流一体となった地域の輸入の促進を支援するため、同地域に大規模見本市施設を整備する。

３．支援の対象となる主要施設（輸入促進基盤施設）

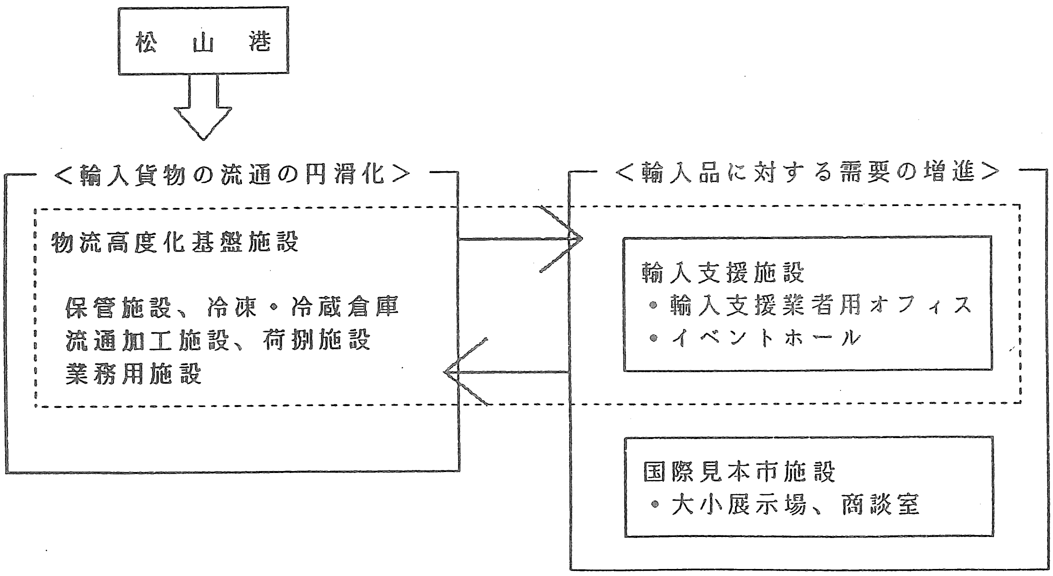
(1) 物流高度化基盤施設（Ｈ７開業予定）

事業規模；７２億円
資 本 金；３２．８億円（愛媛ＦＡＺ開発(株)）
施設内容；荷さばき・保管施設、冷凍・冷蔵倉庫、流通加工施設、
　　　　　業務用オフィス、

(2) 輸入支援施設

事業規模；１１億円
資 本 金；３２．８億円（愛媛ＦＡＺ開発(株)）
施設内容；貿易・流通業務用オフィス、イベントホール

［概念図］



北九州市ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域；門司区、小倉北区、若松区、戸畑区　（北九州港地域）

２．地域整備の概要

（１）太刀浦地区、新門司地区及び白野江地区における輸入貨物物流機能の充実、小倉駅北口地区への輸入商流機能の集積、響灘地区における輸入品加工・組立機能の集積を図り、北九州港地域を総合的な輸入促進拠点として整備する。

（２）このため、輸入の増加が見込まれるアジア地域からの生活関連商品のコンテナ貨物をの荷さばき・補完機能を確保するため、太刀浦コンテナターミナルに「物流高度化基盤施設」を整備する。また、輸入品を取り扱う内外の卸・小売業者を集積して新たな輸入ビジネス・チャンスを創造するため小倉駅北口に「アジア・インポート・マート（福岡県国際総合流通センター）」を整備する。これらの施設の整備主体として、新たに北九州ＦＡＺ(株)を設立する。

（３）このほか、物流機能強化のため、九州最大のフェリー・ターミナルである新門司地区を輸入貨物の国内配送拠点として整備するとともに、輸入ビジネス支援のため、小倉駅北口地区に大規模見本市施設を整備する。

（４）将来的には、響灘地区に輸入部品・輸入半製品の組立・加工を行う事業者を集積させるインダストリアルパークを、白野江地区に港湾物流機能増強のための沖合人工島整備を行う。

３．支援の対象となる主要施設（輸入促進基盤施設）

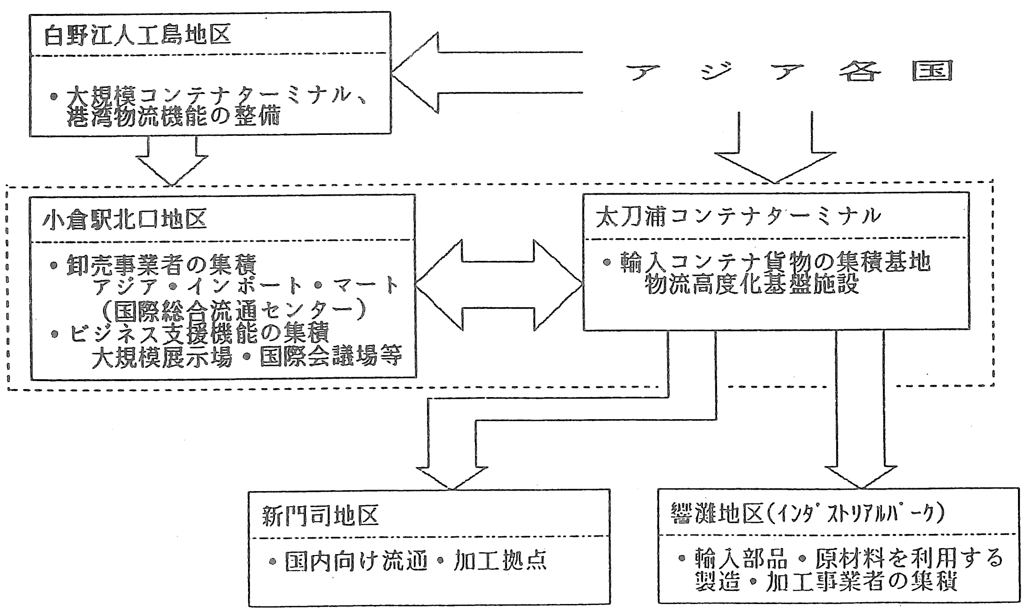
（１）物流高度化基盤施設（Ｈ７開業予定）

事業規模；６２億円
資 本 金；５４億円（北九州ＦＡＺ(株)）
施設内容；荷さばき・保管施設、流通加工施設等

（２）アジア・インポート・マート（Ｈ８開業予定）

事業規模；１５１億円
資 本 金；５４億円（北九州ＦＡＺ(株)）
施設内容；卸売施設、インテリジェントオフィス、情報提供施設

［概念図］



長崎県ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域；長崎県大村市（長崎空港地域）

２．地域整備の概要

（１）長崎空港地域を、航空輸入貨物の拠点とするとともに、空港の機能を活用し輸入品を調達して事業を行う製造業者、卸・小売業者等を集積させる地域として整備する。

（２）このため、空港島において航空輸入貨物の荷さばき・通関の機能、航空貨物取扱事業者のオフィスを備えた「長崎国際航空貨物ターミナル」を整備し、輸入貨物の流通の円滑化を図るとともに、空港を活用して輸入の事業を行う者（製造、卸・小売業者）の利便性を高めることによって、それら事業者の同地域への立地を促進する。

（３）また、航空輸入貨物の増加にあわせて、将来的には、同地域において貨物を高付加価値化して分散するための流通加工施設、輸入貨物の商業流通機能を充実させるための輸入支援施設等を段階的に整備するとともに、国際的な経済交流を推進するためのコンベンションセンターの整備を行う。

３．支援の対象となる主要施設（輸入促進基盤施設）

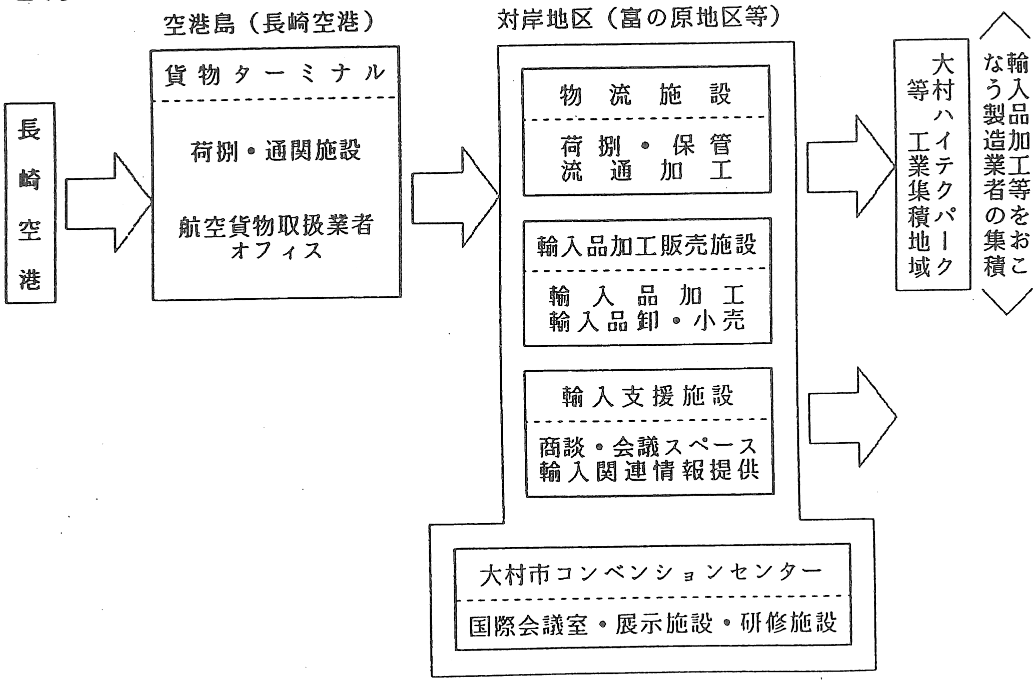
長崎国際航空貨物ターミナル（ＮＩＡＣＴ；Ｈ６開業予定）

事業規模；１４．８億円

資 本 金；１０億円

施設内容；荷さばき・保管施設、航空貨物取扱業者オフィス

［概念図］



北海道ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：千歳市（新千歳空港）、苫小牧市

２．地域整備の概要

(1)　新千歳空港区域内の旧ターミナルビルを利用して、海外商品の情報交流拠点・取引活動拠点として、貿易関連企業等のためのビジネス支援機能、コンベンション機能とインポートマートを併設した「新千歳エアフロントビル」を整備する。

(2)　また、苫小牧市ウトナイ地区において、北海道の有する食品加工の技術力と陸、海、空の輸送網の中心的な位置を活用し、中小事業者が共同で利用する生鮮物の流通加工機能、保管機能、冷凍食品等の製造機能を備えた「流通加工施設」の整備を図る。

(3)　千歳市柏台地区においては、空港の２４時間運用や輸入貨物の迅速な国内転送等に対応し、配送センターや保管施設を備えた共同物流センターやトラックターミナルなどを有する複合物流施設を整備する。

(4)　さらに、苫小牧市に、今後、輸入の増大が見込まれる消費需要に対応し、輸入品に接する機会を増やすために、見本市、展示施設等を備えた「苫小牧アイスアリーナ」を整備する。

３．支援の対象となる施設（輸入促進基盤施設）

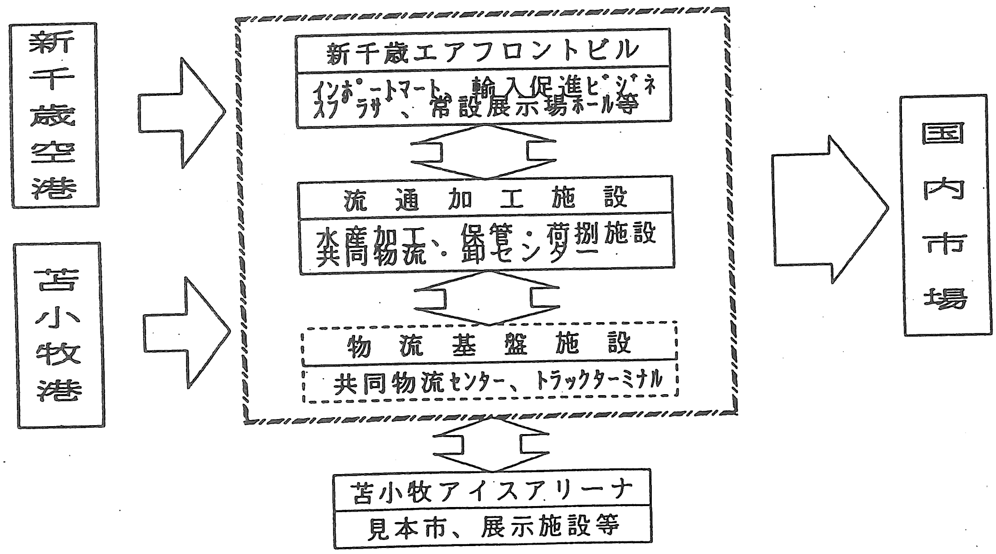
新千歳エアフロントビル（平成６年８月開業予定）

事業規模：２０億円
資 本 金：４．９９億円
施設内容：輸入促進ビジネスプラザ（輸入関連事業者のオフィス等）
　　　　　インポートマート、常設展示ホール、多目的ホール等

流通加工施設

施設内容：水産加工施設、保管・荷捌き施設、冷凍・冷蔵施設
　　　　　共同物流・卸センター

〔概念図〕



第２次

川崎市ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：川崎市川崎区（川崎港）、幸区

２．地域整備の概要

(1)　首都圏経済の一翼を担い、日本最大のその大消費地を背景とした川崎市川崎区、幸区に製品輸入や外国企業の日本進出のための拠点及び国際経済・技術交流の拠点施設を総合的に整備する。

(2)　このため、川崎区の東扇島に整備中の「外貿コンテナターミナル」の後背地に首都圏全域を対象にした「総合物流センター」を設置し、市民生活関連物資の輸入基地として荷役施設、流通加工施設、配送施設等を配置する。

(3)　また、「インポートマート」を整備し、展示施設、文化・交流施設、業務センター、研修・厚生施設等を配置し、貿易関連業者や輸入小売業者の集積を図ると同時に市民の憩いの場としての機能を高める。

(4)　さらに、川崎駅周辺に「国際ビジネス交流基盤施設（ＩＢＥＣ）」を整備し、外国企業の日本進出や外国製品の輸入支援及び世界の優れた技術の交流を進める。

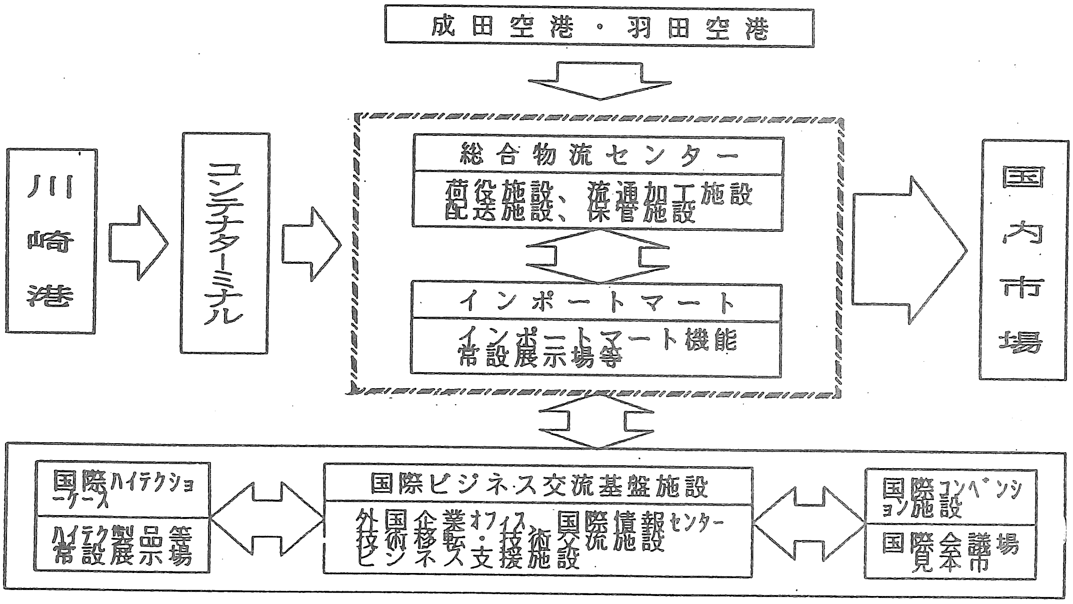
(5)　その他、ハイテク製品等の展示・デモンストレーション、販売促進のための情報交換等を行うための「国際ハイテクショーケース」や国際会議場等を備えた「国際コンベンション施設」の整備を行う。

３．支援の対象となる施設（輸入促進基盤施設）

総合物流センター（平成９年度開業予定）
　施設内容：荷捌き、保管、配送、流通加工施設、事務所等

インポートマート（平成９年度開業予定）
　施設内容：インポートマート、常設展示場、催事場等

〔概念図〕



横浜市ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：横浜市鶴見区、神奈川区、西区、中区、磯子区、金沢区
（横浜港地域）

２．地域整備の概要

(1)　我が国を代表する貿易港として世界のほとんどの主要港と結ばれており、かつ、首都圏という巨大消費地を背景にもつ横浜港を、製品輸入や国際交流の拠点として総合的に整備する。

(2)　このため、みなとみらい２１地区には輸入品を商品分野別に常時展示するとともに、貿易関連の業務・情報などの機能を集積させた「輸入促進マート」を建設する。

(3)　大黒埠頭には、製品輸入の増大やコンテナ化の進展に対応する効率的な施設として、「横浜港流通センター」を整備する。
　また、既に、中区に設置されている「横浜航空貨物ターミナル」は、輸入航空貨物の保管・荷捌き施設として、今後更に拡充を図る。

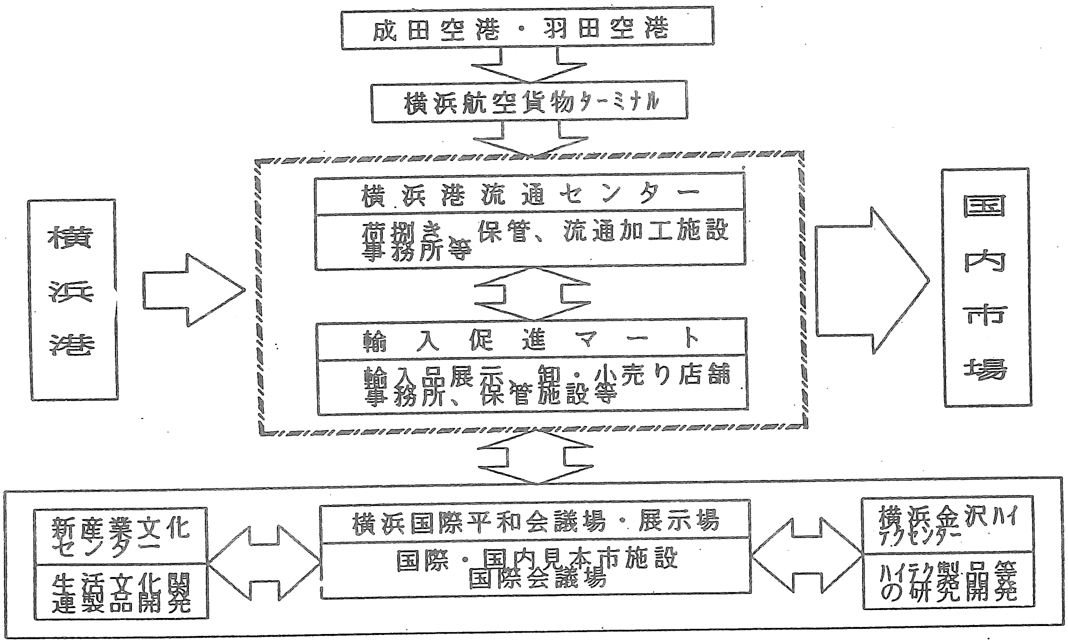
(4)　さらに、先端技術の創造と育成をめざし研究開発を担う海外企業を誘致するため、金沢区に「横浜金沢ハイテクセンター」が整備され、また、今後、生活文化産業関連の海外企業をみなとみらい地区に誘致するため、「新産業文化センター」の整備を行う。

(5)　その他、みなとみらい地区に設置されている「横浜国際平和会議場・展示場」では、見本市の開催等を通じて海外製品の紹介等を行う。

３．支援の対象となる主要施設（輸入促進基盤施設）
　横浜港流通センター（平成８年度開業予定）
　　施設内容：荷捌き、保管、流通加工施設、事務所等

　輸入促進マート（平成９年度開業予定）
　　施設内容：輸入品常時展示場、卸・小売業者事務所・店舗等

〔概念図〕



広島県ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：豊田郡本郷町、賀茂郡河内町（広島空港地域）

２．地域整備の概要

(1) 広島空港周辺地域を中四国地方を主に対象として、広範囲の地域に航空輸入貨物を迅速かつ効率的に配送可能にする物流拠点とするとともに、空港の機能を活用し、輸入品を調達して事業を行う製造業者・卸売業者等を集積させる地域として整備する。

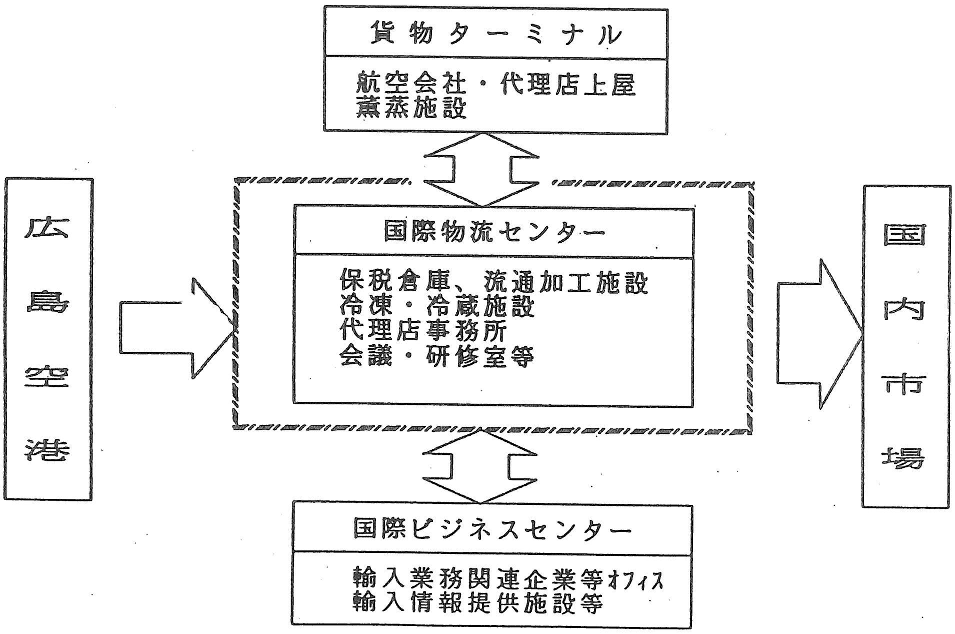
(2) このため、空港貨物地区に既に整備されている航空会社上屋、代理店上屋、薫蒸施設の機能を補完し、航空輸入貨物を迅速、効率的に処理する施設として、空港隣接地に流通加工施設、保税倉庫、代理店事務所等物流関連施設を整備し、輸入貨物の流通の円滑化を図る。

(3) また、将来的には、空港北側直近の臨空オフィス地区において、輸入業務関連企業や輸入手続代行業等のオフィス、輸入情報提供機能、展示機能などを備えた施設として「国際ビジネスセンター」（仮称）を整備し、空港を活用して輸入の業務を行う者の利便性を高めることによって、それら事業者の同地域への集積を促進する。

３．支援の対象となる主要施設（輸入促進基盤施設）

国際物流センター（平成８年度開業予定）
施設内容：保税倉庫、流通加工施設、冷凍・冷蔵施設、代理店事務所
会議・研修室等

〔概念図〕



山口県ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：下関市（下関港地域）

２．地域整備の概要

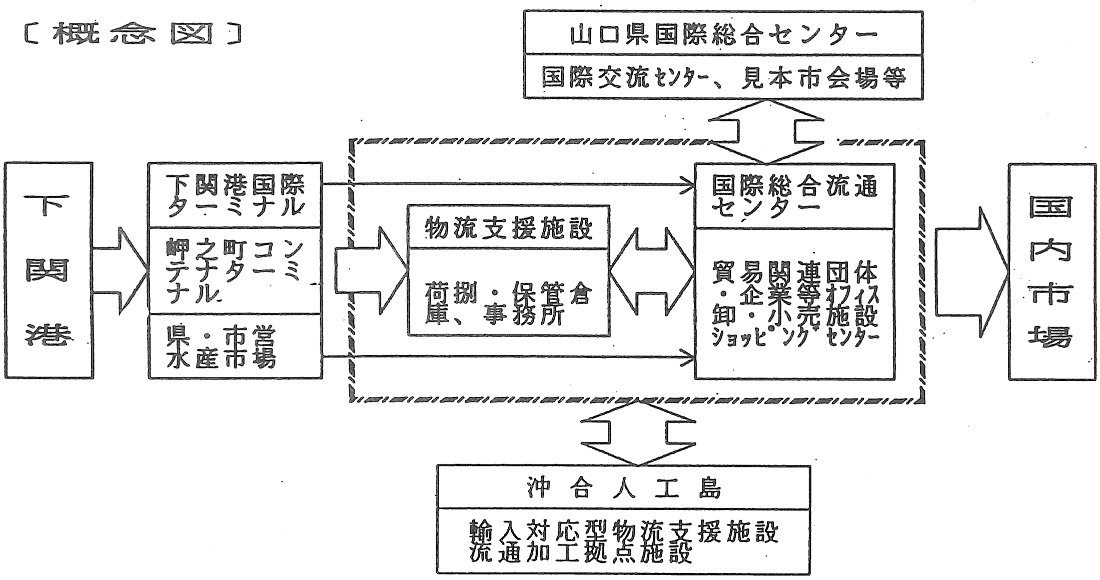
(1) 下関港地域を、韓国をはじめとするアジア諸国からの製品輸入の流通拠点として整備する。
(2) このため細江地区に、輸入品を取り扱う企業のオフィスや内外の卸・小売業者用店舗、輸入品ショッピングセンター、貿易情報センターを備えた「国際総合流通センター」（仮称）を整備し、輸入ビジネスの支援・拡大を図るとともに、岬之町コンテナターミナルの後背地に荷捌き・保管の用に供する倉庫及び冷凍保管の用に供する倉庫及び物流関連業者の事務所からなる物流支援施設を整備し、輸入貨物の流通の円滑化を図る。
(4) また、国際交流の推進を図るため、国際交流センター、展示見本市会場、イベントホール、シンボルタワー等を備えた「山口県国際総合センター」（仮称）を「国際総合流通センター」（仮称）と一体的に整備する。
(5) このほか、今後の事業化を目指し、構想の具体化を図る地区として、市北部の新港地区に沖合人口島を設定し、輸入貨物を取扱う外貿コンテナ取扱施設、国際フェリーターミナルなどと連携した輸入対応型物流支援施設及び流通加工拠点施設等の整備を行い、新たな物流、流通加工の拠点の形成を図る。

３．支援の対象となる主要施設（輸入促進基盤施設）

国際総合流通センター（仮称）（平成８年度開業予定）
施設内容：貿易関連団体・企業等のオフィス、卸売・小売店舗
輸入品ショッピングセンター

物流支援施設（平成７年度開業予定）
施設内容：荷捌・保管倉庫、冷凍倉庫、物流関連業者事務所等

〔概念図〕



大分県ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：大分市（大分港大在公共埠頭）、別府市

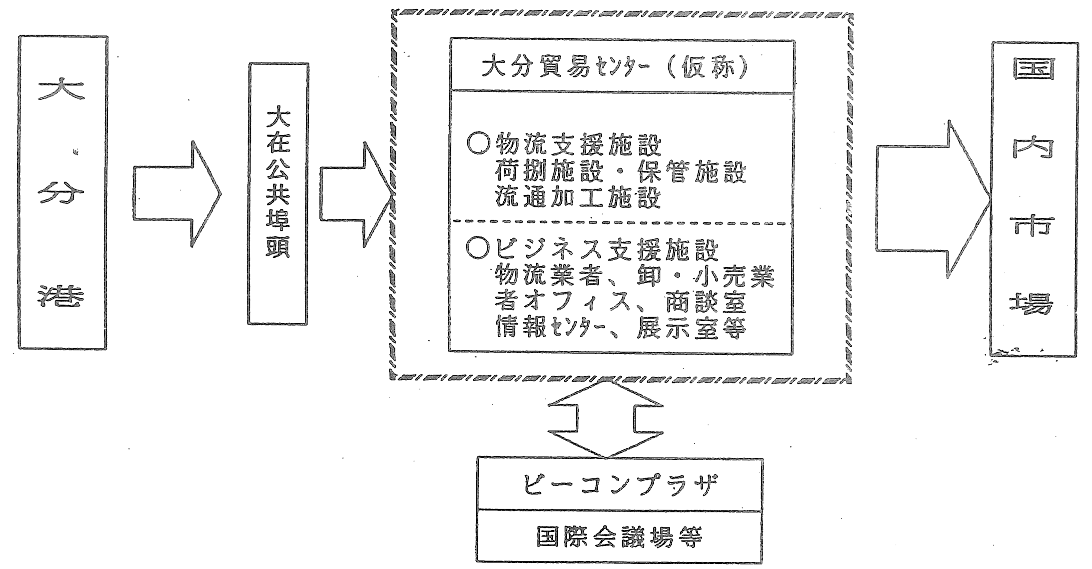
２．地域整備の概要

(1)　本地域を中国、東南アジア諸国をはじめ北米や大洋州も含めた環アジア太平洋地域を対象地域とした輸入貨物の東九州における輸入拠点として、機能強化を図る。
(2)　このため、平成８年に供用開始が予定されている水深１４ｍの高規格バースを含む多目的ターミナルに供される大分港大在公共埠頭地区に、荷捌、保管、流通加工等の物流支援施設や物流関連業者及び卸・小売業者等のオフィス、展示室、商談室等の輸入ビジネス支援施設などの輸入貨物の流通に資する施設を一体的・複合的に整備する。
(3)　また、別府市に整備中の大規模な国際会議場の開催等も可能となる「ビーコンプラザ」を活用し、交流・情報の拠点機能を集積させる。

３．支援の対象となる主要施設（輸入促進基盤施設）

物流・ビジネス支援施設（平成８年度開業予定）
施設内容：物流支援施設……荷捌施設、保管施設（冷蔵倉庫）、流通加工施設
ﾋﾞｼﾞﾈｽ支援施設…物流関連業者、卸・小売業者オフィス、展示室
情報センター、商談室、研修施設等

〔概念図〕



石川県ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：小松市（小松空港）

２．地域整備の概要

(1)　小松空港は、「北陸の空の玄関口」として、北陸地域で唯一大型ジェット機が就航可能な３，０００ｍ級の滑走路を有し、地理的には、北陸地域の中心部に位置し、北陸自動車道等高速道路網の整備による三大都市圏（東京、名古屋、大阪）へのネットワーク化が進んでいる。この優位なポテンシャルを生かし、同空港地域を輸入品の流通・加工業を中心とする臨空型産業の立地、集積する地域として整備するとともに、北陸ならびに三大都市圏への航空貨物の「国際物流・流通拠点」として整備する。

(2)　既に、平成６年７月の国際貨物定期便の就航に伴い、暫定の貨物上屋等を含む国際線貨物ターミナル施設（第Ⅰ期事業）」を整備している。

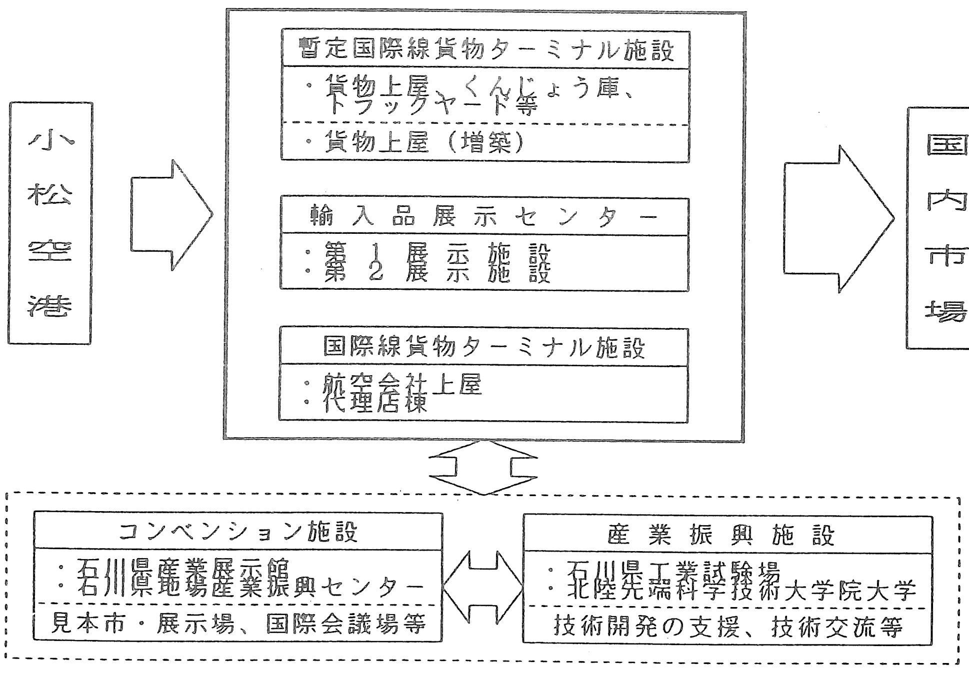
　今後は、貨物上屋の増築（第Ⅱ期事業）、輸入品展示センター（第Ⅲ期事業）を整備する一方、将来の輸入貨物の増大に対応するため、本格的な国際線貨物ターミナル施設（第Ⅳ期事業）を整備する。

(3)　また、大規模国際見本市等の開催が可能となる「石川県産業展示館、石川県地場産業振興センター」のコンベンション施設と技術開発の支援、情報提供等を行う「石川県工業試験場、北陸先端科学技術大学院大学」の産業振興施設との連携を密にし、輸入の促進を図る。

３．輸入促進基盤施設

第Ⅰ期：国際線貨物ターミナル施設
　　　事業規模：３．４.４億円
　　　施設内容：貨物上屋、くんじょう庫、トラックヤード等
第Ⅱ期：貨物上屋
第Ⅲ期：輸入品展示センター
第Ⅳ期：国際線貨物ターミナル施設
　　　事業規模：９．２億円
　　　施設内容：航空会社上屋、代理店棟

〔概念図〕



第３次

宮城県ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：塩釜港（仙台港区）　（仙台市宮城野区・若林区、塩釜市多賀城市）
　　　　　　　　　　　　　　仙　台　空　港　　　（名取市、岩沼市）

２．地域整備の概要

(1)　塩釜港（仙台港区）は、東北地方の中枢都市仙台市宮城野区に位置し、その周辺地域は、宮城県及び東北圏域有数の流通・物流・工業の集積地であり、北米、アジア諸国からの冷凍水産物、冷凍食材を中心に、「国際貿易港」、「東北地方の広域物流拠点」として輸入の促進を図る。
　また、仙台空港は、２，５００ｍの滑走路を有し、ソウル、釜山、グァム・サイパン、シンガポール、香港、北京・大連、ホノルルの７路線が国際定期便として結ばれており、国際航空貨物の取扱量が増大しており、「東北地方の拠点空港」としての整備が着実に進められている。

(2)　塩釜港（仙台港区）と仙台空港を一体的に、かつ総合的な「国際物流拠点」として整備し、輸入の促進を図る。

(3)　このため、塩釜港（仙台港区）においては、輸入コンテナ貨物の荷捌き、保管、流通加工等の総合的な機能を備えた「仙台港高砂輸入貨物ターミナル」を整備するとともに、輸入関連オフィス、支援機能、展示機能等を有する「仙台港国際ビジネスサポートセンター」を整備する。

(4)　また、仙台空港においては、国際航空貨物の荷捌き、保管、通関等の総合的な機能を有する「仙台空港国際貨物ターミナル」を整備する。

(5)　塩釜港（仙台港区）においては、海外企業との交流の推進、輸出入取引機会の提供、地域国際化の情報発信の基盤施設として、展示会・見本市から各種コンベンションまで幅広いイベントの開催が可能となる「みやぎ産業交流センター」を整備する。

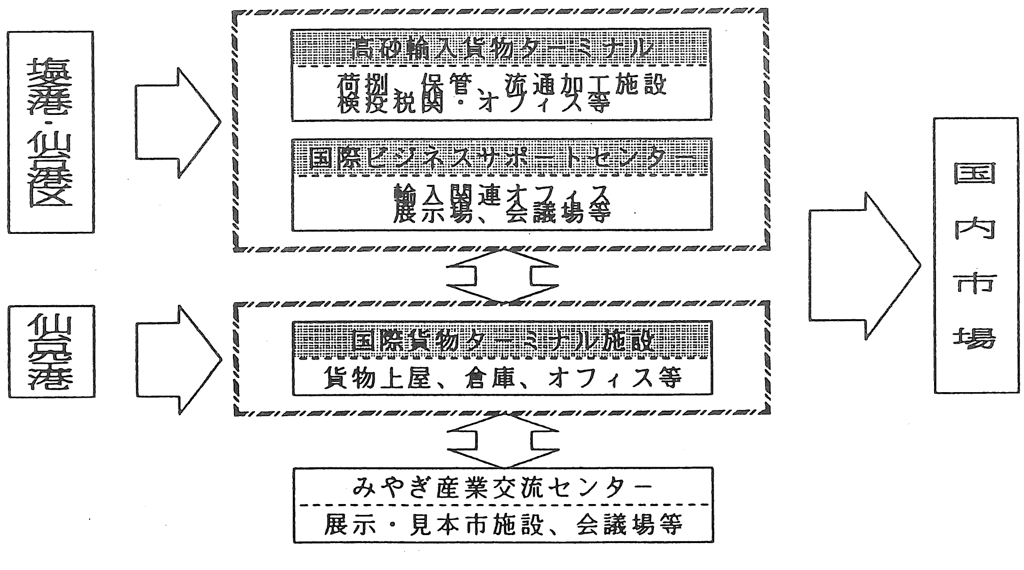
３．支援の対象となる施設（輸入促進基盤施設）

○仙台港高砂輸入貨物ターミナル（平成９年度開業予定）
　施設内容：荷捌、保管、流通加工施設、オフィス等

○仙台港国際ビジネスサポートセンター（平成１１年度開業予定）
　施設内容：輸入関連オフィス、展示場、会議場等

○仙台空港国際貨物ターミナル（平成１０年度開業予定）
　施設内容：荷捌、保管、検疫通関、オフィス等

〔概念図〕



京都府ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：京都府舞鶴市（舞鶴港・西港下福井地区）

２．地域整備の概要

(1)　近畿圏で唯一の日本海側の重要港湾である舞鶴港においては、韓国、ロシア、中国、東南アジアをターゲットとした「日本海対岸貿易の拠点」として、また、近畿自動車道等高速道路網の整備による関西経済圏と北近畿圏等を結ぶ「輸出入貨物の拠点」としてのネットワーク化が進んでいる。この優位なポテンシャルを生かし、同港地域において農林水産品、日用品、木製品・繊維製品等の一次加工軽工業品を中心とする輸入の促進を図る。

(2)　このため、西港下福井地区において、輸入貨物の保管、荷捌き、流通加工施設を集約した「物流棟」を整備する。

　また、貿易関連業務・情報提供等の機能を集積させ、輸入関連事業者を支援するための「支援センター棟」を整備する。

(3)　また、舞鶴東港浜地区においては、国際交流を推進するために、貿易関連業務の支援機能、コンベンション機能、国際情報提供機能、文化・芸術の交流促進機能等を備えた「コンベンション施設」を整備する。

３．支援の対象となる施設（輸入促進基盤施設）

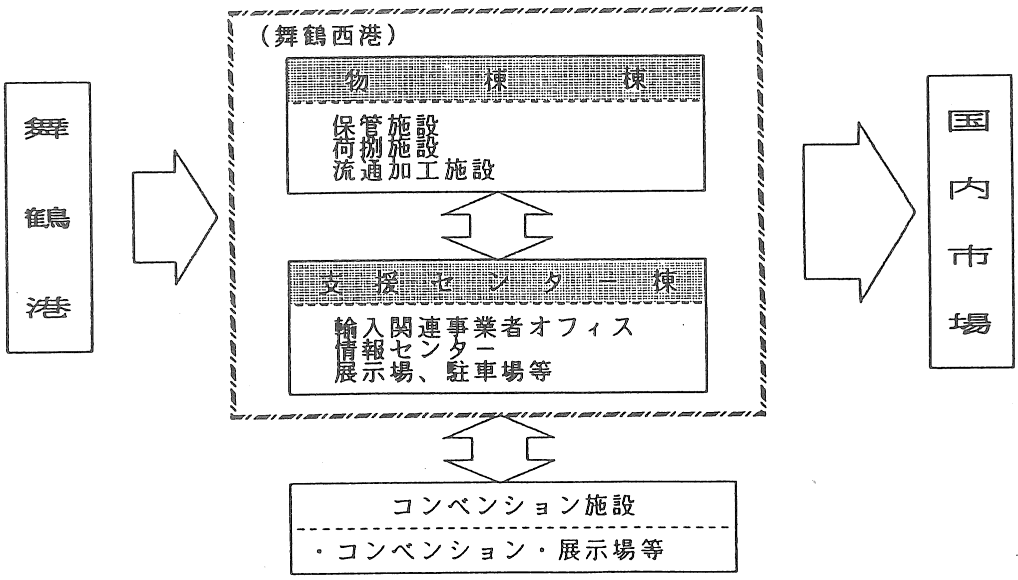
○物　　流　　棟（平成９年度開業予定）

　　施設内容：保管施設、荷捌施設、流通加工施設

○支援センター棟（平成９年度開業予定）

　　施設内容：輸入関連事業者オフィス、情報センター、展示場、駐車場等

〔概念図〕



鳥取県・島根県ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：境港地域
　　　鳥取県（境港市、米子市、日吉津村）
　　　島根県（松江市、安来市、美保関町、八束町、東出雲町）

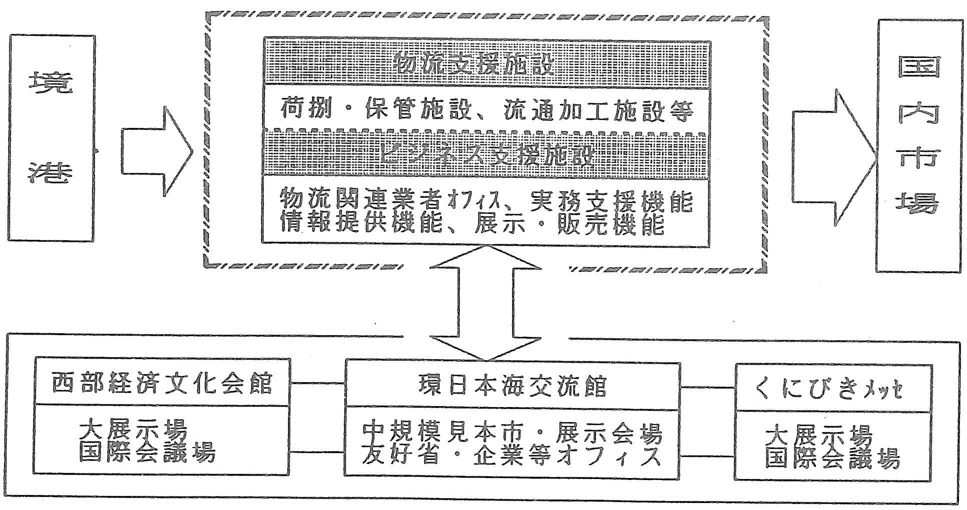
２．地域整備の概要
(1)　境港地域を、対岸諸国、とりわけ中国東北部、韓国からの農林水産物の加工及び流通拠点として整備する。
(2)　このため、境港外港竹内南地区に冷蔵倉庫を含む荷捌・保管施設、流通加工施設等からなる「物流支援施設」及び物流関連業者オフィス、輸入実務等の支援機能を複合的に備えた「ビジネス支援施設」を整備する。
(3)　また、国際交流の推進を図るため、多目的ホール、友好関係にある海外の省・地域の企業・団体に貸与するオフィス等を備えた「環日本海交流館」を輸入ビジネス支援施設と一体的に整備するとともに、米子市に国際コンベンション施設として、「西部経済文化会館」を整備する。
(4)　その他、松江市に整備されている「くにびきメッセ」を活用し、展示・見本市の開催等を通じた本地域への輸入品の浸透を図る。

３．支援の対象となる施設（輸入促進基盤施設）

○物流支援施設（平成１０年度開業予定）
　　施設内容：荷捌・保管施設、流通加工施設等

○ビジネス支援施設（平成１０年度開業予定）
　　施設内容：物流関連業者オフィス、実務支援機能、情報提供機能、
　　　　　　　展示・販売機能

〔概念図〕



高知県ＦＡＺの概要

１．設定される輸入促進地域：高知市（高知港地域）

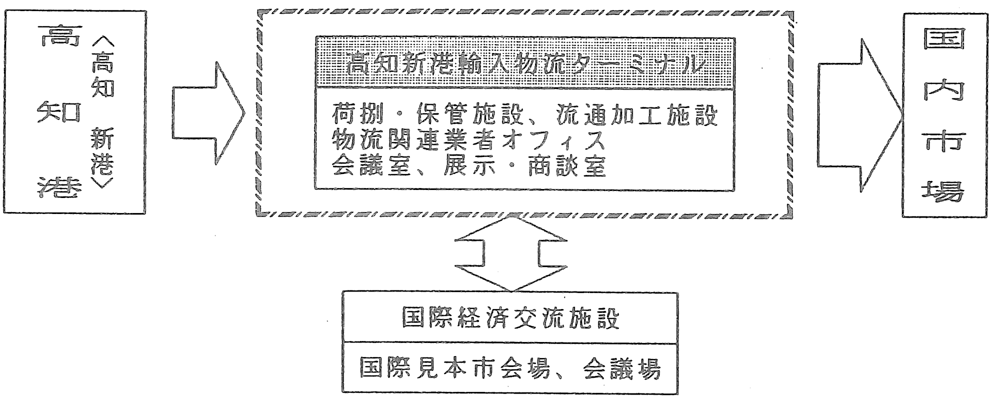
２．地域整備の概要

(1)　高知港地域をアジア太平洋地域からの合板等の住関連品目及び農水産品等の食関連品目を中心とする輸入貨物の流通・加工拠点として整備する。
(2)　このため、平成９年度に水深１２ｍ及び８ｍ岸壁や埠頭の一部供用開始を予定している高知港三里地区（高知新港）内に荷捌・保管施設、流通加工施設等の物流ターミナル施設や物流関連業者を支援するためのオフィス、会議、展示・商談機能を備えた輸入貨物の流通促進に資する施設を一体的に整備する。
(3)　また、当地域における輸入促進及び国際化の進展のため、高知新港の開港に合わせた国際経済交流施設の整備を図ることとし、その事業規模、手法等について検討する

３．支援の対象となる施設（輸入促進基盤施設）

○高知新港輸入物流ターミナル（平成９年度開業予定）
　施設内容：荷捌・保管施設（冷蔵倉庫含む）、流通加工施設、
　　　　　　物流関連業者オフィス、会議室、展示・商談室

〔概念図〕



熊本県ＦＡＺの概要

1．設定される輸入促進地域：熊本市、益城町（熊本港地域）

2．地域整備の概要

(1)　熊本港地域を、中国・東南アジアを中心とする地域からの輸入貨物の南九州地域における流通拠点として総合的に整備する。

(2)　このため、平成９年度に岸壁や埠頭の一部が供用開始予定の熊本港公共埠頭背後に、輸入貨物の保管、加工、展示を行うための施設や物流関連企業のオフィス等で構成する「熊本港物流センター」を整備し、輸入貨物の物流高度化を図る。

(3)　また、熊本市近郊の西部地区に輸入品の卸・小売り店舗、保管施設、輸入ビジネスを支援する情報センター、展示、商談室に加えワールドレストラン等の施設で構成する「熊本インポートマート」を整備する。

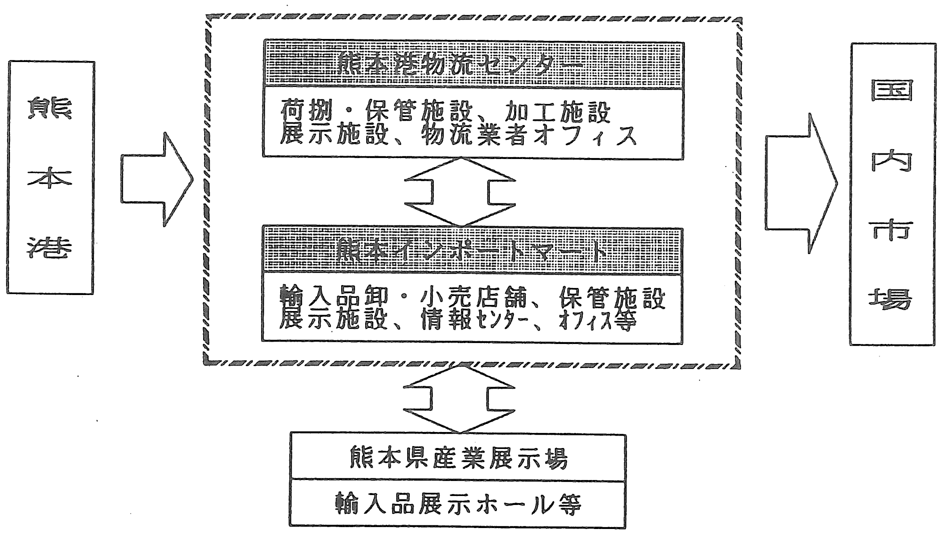
(4)　さらに、益城町に、国際経済交流施設として「熊本県産業展示場」を整備し、輸入取引機会を提供するとともに、海外企業との交流を推進し、地域国際化の情報発信拠点とする。

3．支援の対象となる施設（輸入促進基盤施設）

○熊本港物流センター（平成９年度開業予定）
　施設内容：荷捌・保管施設、加工施設、展示施設、物流業者オフィス等

○熊本インポートマート（平成９年度開業予定）
　施設内容：輸入品卸・小売店舗、保管施設、展示・商談施設、情報センター、オフィス等

〔概念図〕



【午前の部：自由論題研究報告③】

「北部九州新港湾建設構想」

運輸省第四港湾建設局地域整備調整官
岩瀧　清治

私は昨年３月まで佐賀県に出向してまして、ここ嬉野は非常に馴染みの地です。また伊万里港の国際化については、是非とも何とかしなければと心配している者の一人でもあります。それから、韓国につきましては昨年から定期コンテナ航路が次々と国内の港湾に開設されており、民間の国際交流が非常に活発化してきていると認識しています。そういう中、政府間の交流が無いということで、昨年11月末に日韓港湾局長会議をソウルで開きまして、今後は定期的に毎年日韓交互で開催しようと考えています。そういう意味で、やはりこれからは東アジアの時代であり、我々ももっと東アジア各国のことを知らなければならないと痛感しておりまして、あらゆる機会を通じてそういう勉強をさせていただきたいと思っているところです。

はじめに、運輸省第四港湾建設局の紹介をさせていただきます。四建では、九州７県及び山口県の合計８県のエリアを所管しております。この九州・山口の状況ですが、現在全国の港湾が1,100港ほどで、そのうち、この九州・山口地区には443港あり、離島港湾、地方港湾が多いというのが特徴になっております。現在、特定重要港湾といわれる外国貿易上重要な港湾が、全国に21港あり、この地域では徳山下松港、下関港、北九州港、博多港の４港となっています。それから重要港湾が30港で、これは全国では現在112港あります。また、空港につきましては全国90のうち管内に21空港ございます。新北九州空港は、現在、海上の人工島方式で整備しており、空港と港湾の合併事業で行っているという全国でも非常に特殊な事例となっています。さらに当局では、開発保全航路の開発、保全も行っていまして国際航路の関門航路をはじめとして５つの開発保全航路の整備などを行っています。例えば、下関港では、「ひびっくらんど」という人工島を昨年着工し、コンテナをはじめとしたターミナルの整備を行っていきます。博多港では「アイランドシティ」というこれも人工島方式でコンテナを中心とした町づくりと合わせた整備を行っています。

まず、外貿コンテナの現状ですが、資料１（P53）の下の表にあるように、現在全国の港湾取扱貨物の総量は、約32億トンで、そのうち外貿貨物が約10億トンとなっています。この中で、コンテナ貨物は1993年全国で１億３千万トン余りの貨物量となっており、その中で、アジア方面のコンテナ貨物は約35％の4,767万トンという量です。1985年から93年の平均伸び率を見ますと全体では7％ですが、アジア方面は年14％と非常に際立った伸びを示しています。また、九州・山口地域ですが、外貿コンテナ貨物量として全体が832万トンとなっており、その中で、アジア方面は64％で、全国の35％というシェアに比べて非常に高いものとなっています。さらに、85年からの年平均伸び率を見ましても九州·山口のコンテナ貨物は、大きな伸びを示しており、全体で18％、そのうちアジア方面に限定すれば年24％という非常に高い伸びとなっています。こういった状況を年ごとに示したのが資料１の上の図で、全国ベースの貨物量に占める九州·山口地区の貨物量の伸びが非常に凄まじいものであるということがおわかりいただけると思います。

次に、資料２（P54）は、外貿コンテナ貨物取扱量について1980年と94年を対比させたものです。1980年は東アジア地域の中で神戸がトップになっていましたが1994年では全く地位が逆転し、シンガポール、香港、高雄、釜山といったところが急成長を遂げています。因みに1980年では神戸港が世界のコンテナ取扱順位の中で第３位を占めていましたが、その時点では香港が4位、高雄が５位、シンガポールが６位というランクづけでした。これが1994年では、第１位が香港、第２位がシンガポール、第3位が高雄、第5位が釜山、第６位が神戸という状況になっています。それからもう１点、香港は1994年に1,120万TEUのコンテナを扱っており、シンガポールも1,060万TEUいうオーダーですが、日本全体で94年が950万TEUですので日本全体の取扱量を上回る量が香港、シンガポールの取扱量となっているという状況です。

資料３（P55）は、海運で韓国との交流を見たものです。３大湾、いわゆる東京湾、大阪湾、伊勢湾を除いた地方圏における韓国航路の開設港の一覧を示しています。全国で24港となっていますが、そのうちの9港が95年に新たに開設した港湾です。九州・山口地域で見ますと、これまでに８港が指定されていますが、そのうちの２港が95年新たに指定されたものです。それから日韓の貿易量ですが、1993年は日本からの輸出が1,120万トン、輸入が1,515万トンで合計2,635万トンとなっており、そのうちコンテナ貨物が約700万トンという状況です。またフェリーについては、現在下関～釜山間のフェリー、博多～釜山間のフェリー及びジェットフォイルという形で船が就航していますが、その乗客が1994年で約23万人となっています。内訳は、下関～釜山間で10万人、博多～釜山間で５万人、ジェットフォイルで８万人となっています。

実は昨年の６月に、運輸省で「大交流時代を支える港湾」として2010年を目標とする長期ビジョンを出しました。東アジアとの交流の活発化が1つの大きなポイントですが、資料４（P56）の表は、1993年時点のコンテナ貨物の合計が約13,400万トンという状況に対し、2010年には輸出が13,400万トン、輸入が21,000万トンの合計34,400万トンと推計して2.6倍に膨らむと予測しています。そのうち近海、東南アジアで、現在4,800万トンの貨物量が18,800万トン・3.9倍に膨らむと考えています。この地域のシェアは現状では36％ですが2010年には55％に増加していくという予測です。特にこの地域が2010年に向けてぐっと大きくなってくる状況です。

「大交流時代を支える港湾」の中で、外貿コンテナの中枢国際港湾として東京湾（東京港、横浜港）、伊勢湾（名古屋港、四日市港）、大阪湾（神戸港、大阪港）と新たに北部九州地域の４地域を位置づけており、北部九州では下関港、北九州港、博多港の３港が対象になっています。現在、資料５（P57）にあるように、北部九州はコンテナ取扱量の全体に占める量が一番小さいわけですが、伸び率は非常に大きいものとなっています。それで私どもは本省版を踏まえて四建版の長期構想、「九州・山口の港づくりビジョン」をつくりました。サブタイトルが『東アジアとの大交流と活力ある地域づくりをめざして』となっています。「大交流時代を支える港湾、その先は東アジアです」としているわけですが、この長期構想は思いも、心も、気持ちも東アジアを向いていると言っても過言ではないかと思います。ここに書いてある地図については、従来の日本を中心にした地図と異なり、東アジアを中心にした地図をつくっておりまして、もう一回東アジアをよく見つめていこうという趣旨です。この中にある九州・山口地域とアジア諸国との関係に関する主な指標を見ると貿易額のシェアがアジア地域において45％（1994年)、それから企業の海外進出シェアが66％（1986～94年)、国際旅客数のシェアが66％（1994年)、外貿コンテナ貨物のシェアが69％（1994年）ということで、非常に九州・山口地域におけるアジア地域のシェアというのは大きなものを占めています。

この長期構想では、７本の柱をあげ、その７本に施策の具体的な内容及び対象とする港を示していま

す。そして第１の施策として、東アジア等とのアクセスの強化ということで国際海上コンテナターミナル等の整備をうたっています。当地域と東アジアとの交流ということで北部九州３港が国際交流の先導的役割を果たし、東アジアにおける拠点性を強化する港湾と位置づけています。さらに多目的外貿ターミナルという整備を含めて、東アジアとの交流基盤を整えていく考えです。その手段はいくつかありますが、輸入促進地域いわゆるFAZ（資料６・P58）を戦略的に展開していくというのが１つです。それからもう１点は、テクノスーパーライナー（資料７・P59）で、現在ほぼ実用化の実験が終えた段階にあります。本来これは国内の海上輸送、高速輸送ということで開発しているわけですが、九州・山口地区におきましては東アジアと近接した地の利があるということで、外航に活用できる可能性について検討を進めています。また、この北部九州が中枢港湾として形成されていくためには、やはり北米西岸航路、欧州航路といった遠洋航路の定期コンテナ船の基地という位置づけが必要であり、現在、博多港を中心に遠洋航路もいくつか入っていますが、北部九州を西日本地域の国際ゲートウェイとして、さらには釜山港と競争しうる東アジアにおける中枢的な国際港湾群として機能させていきたいと考えております。しかし、なかなか現実は厳しいもので、ハードの面では岸壁の水深、ターミナルの荷役機械、ヤードなど色々な設備の問題があります。それからソフト面では料金の大きな格差、或いは24時間、土日の荷役体制といった色々な問題があるわけです。国際競争力を確保する上で避けて通れない問題かと思いますが、これらについても積極的に競争力を有するような体制にもっていきたいと考えています。実は２月の上旬に私どもが主催しまして、関係港湾管理者などからなる北部九州港湾連絡調整会議を発足しまして、現在、具体的な検討に入っているところです。

資料８(P60）にはバルク貨物対応ターミナルの配置ということを書いております。本日御出席の佐賀21の会の方々も佐賀の国際化に向けて、港湾の国際化に非常に積極的に取り組んでいただいています。これからはやはり地域のもっているポテンシャルをいかに活かして、特色ある国際港としての整備をやっていくかということが、非常にポイントではないかと思うわけです。先進港の後を同じような形で追いかけても、先進港を超えることは非常に厳しいわけですから、地域の皆様の熱意というものが極めて大切なことであります。

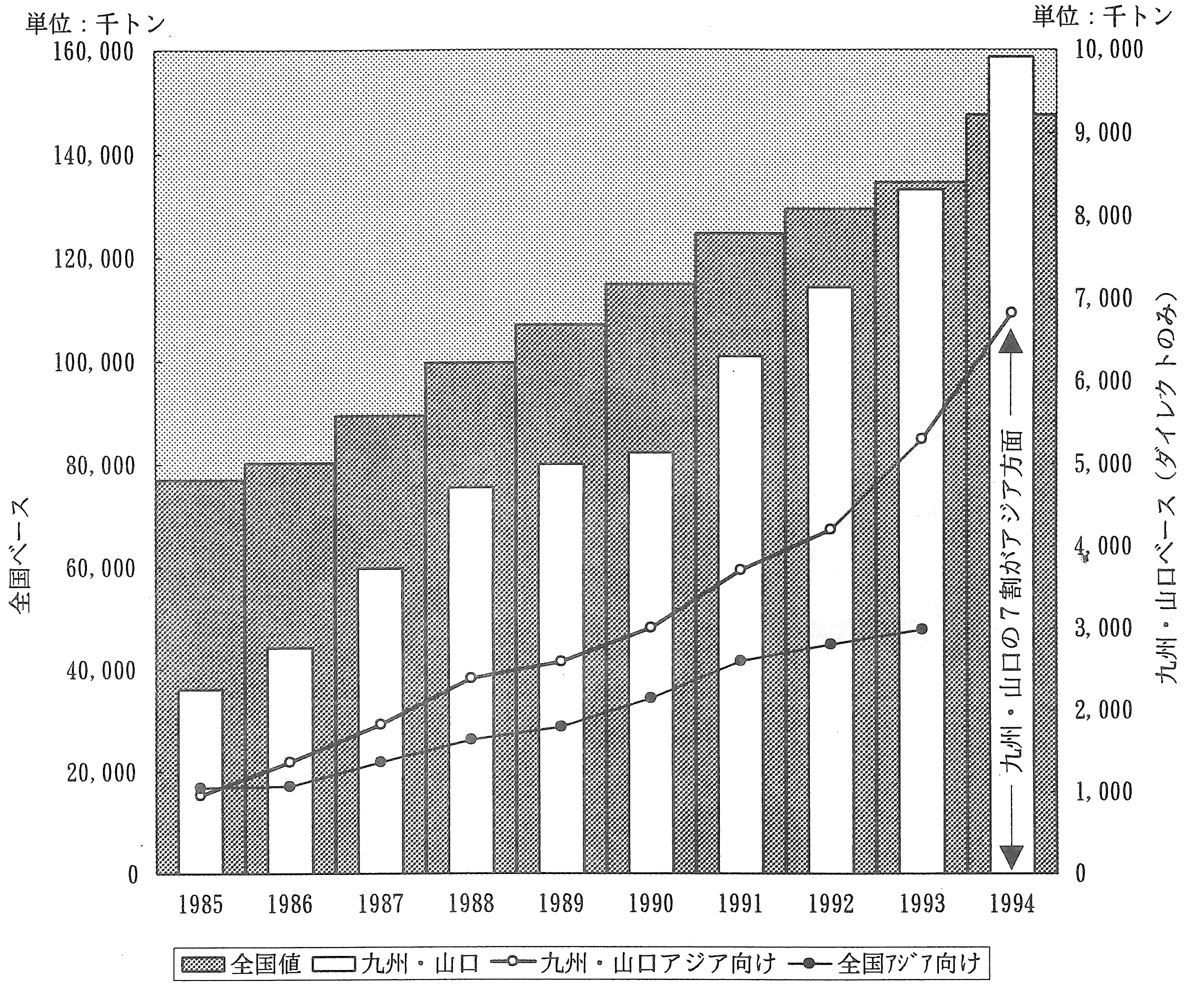
資料９(P61）ですが、北部九州３港、いわゆる北九州港、博多港、下関港の概要をまとめています。北九州市、福岡市はそれぞれ100万人の人口を有する都市で、下関は25万人となっています。北九州港は工業港としての性格が強い、歴史の古い港であり、博多港は背後の都市圏物資を中心とした商業的色彩の強い港です。それらの港湾取扱貨物量などをそこに示してあります。

それから先ほど手段の１つと申し上げたテクノスーパーライナーですが、最終的には50ノットの速度で1,000トンの貨物を積んで500海里以上の航続距離をもつ船舶で、２つのタイプがあります。このうち空気圧力式の複合支持船型、TSL-A型と言っていますが、飛翔という実物２分の１の模型で平成６年度から実海域航海やターミナルでの荷役などの実験を行っています。現在、誘致促進期成会（資料10・P62）が九州·山口地区のいくつかの港で設置され、積極的な活動が行われている状況です。

北部九州中枢港湾ですが、下関港と北九州港は関門港湾という形で、一体の港としてありますが、博多港は80kmぐらい離れた位置関係にあります。そういう中で、これまでの先輩格である３大湾の港に比べると施設のストック、それから荷物の取扱いも大きな隔たりがあるわけで、こうした港と肩を並べて世界の中枢港湾として発展していくには、やはりこの３港がばらばらではなく、群として機能していくことが非常に重要であり、その連携がどのような側面で可能なのかというところがポイントです。それは官のベースもありますが、大きなところは、民のベースで動く世界です。コンテナ船の出現は昭和40

年頃で、非常に大きな物流革新として登場しましたが、これからは情報化、いわゆる港湾のドキュメントのペーパーレス化というのが第２の革新になるのではないかと考えています。日本ではまだまだ情報化は先進港に比べ遅れている状況です。そういった面では３港の連携をとり、群としての港湾の管理運営という道もあるのではないかということで、現在様々な側面において、どういったセールスポイントをもち、港湾の拡張が可能なのかというところを探っている状況で、色々な方の御意見を聞きつつ具体的な戦略を取りまとめて実行に移していきたいと考えているところです。

外貿コンテナ貨物量の推移



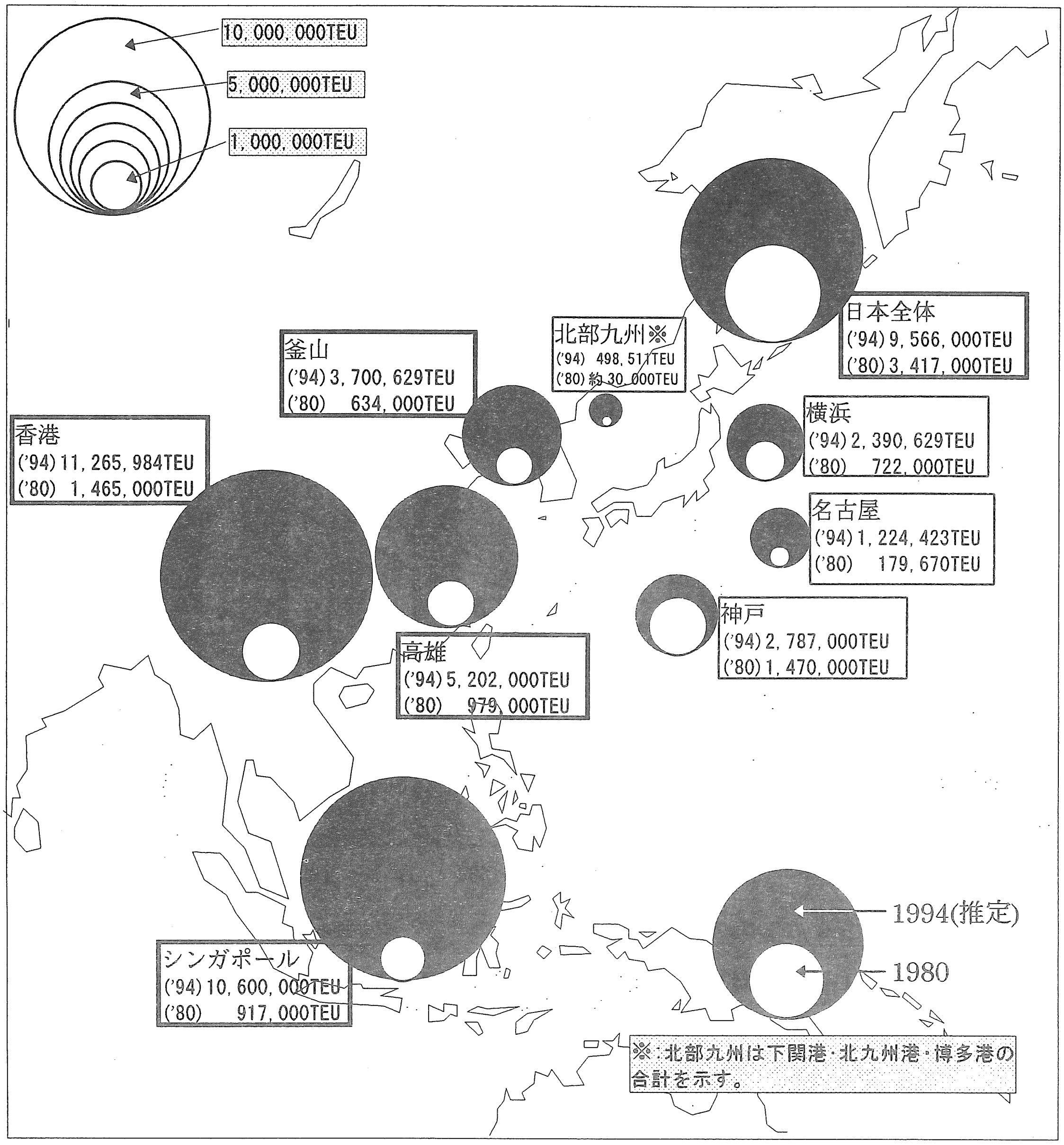
※「アジア向け」とは東南アジア航路及び近海航路におけるコンテナ貨物量を示す

九州・山口の外貿コンテナ貨物

		外貿コンテナ貨物量（万トン）		93/85年平均伸び率（%）	
		全　体	アジア方面	全　体	アジア方面
1993年	全　国	１３，４４６	４，７６７（３５%）	7	１４
	九州山口	８３２［６%］	５３０（６４%）	１８	２４
1994年	全　国	１４，７４６	－		
	九州山口	９９２［７%］	６８３（６９%）		

※１　［］は全国に対する九州・山口シェア
※２　（）はアジア方面のシェア

外貿コンテナ貨物取扱量



地方圏における韓国航路開設港

●'95までの開設港一覧

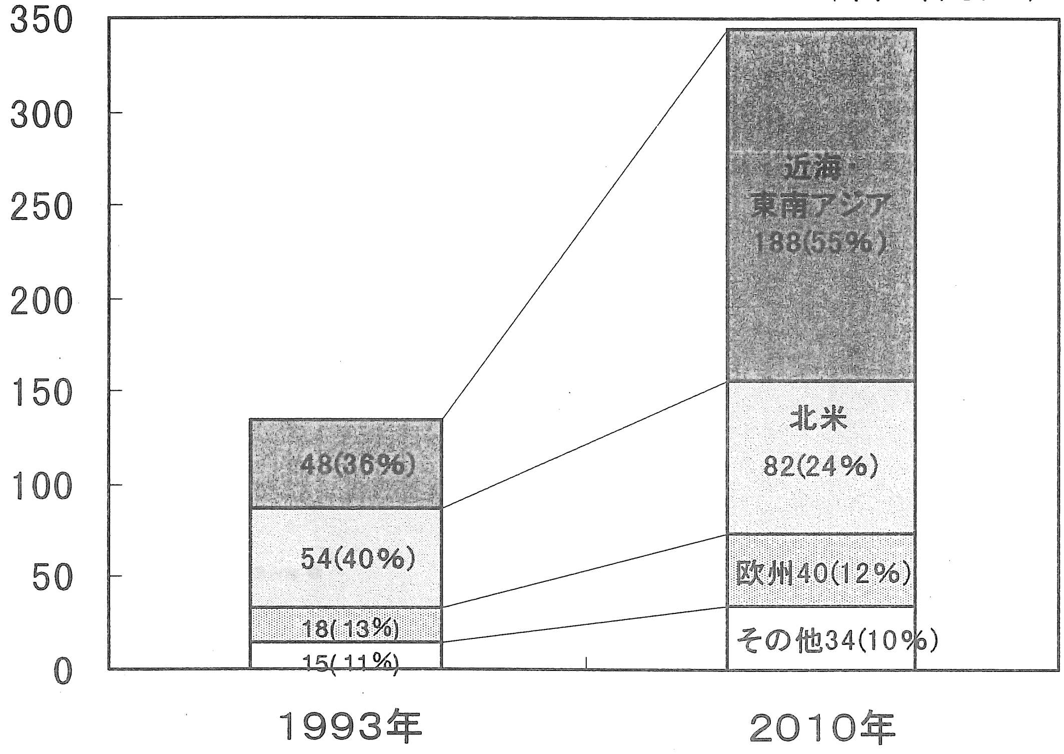
港　名	全国	九州・山口
苫小牧港、新潟港、酒田港、伏木富山港、金沢港、敦賀港、広島港、和歌山下津港、水島港、舞鶴港、境港、松山港、今治港、小松島港、徳山下松港、岩国港、三田尻中関港、細島港、大分港、下関港、北九州港、博多港 、直江津港、秋田港	２４港 （９港）	８港 （２港）

※下線の引いてある港湾は、'９５に開設した箇所

※（　）の数値は、'９５に開設した港湾の数で内数

全国の航路別外貿コンテナ貨物量の将来予測

（単位：百万トン）



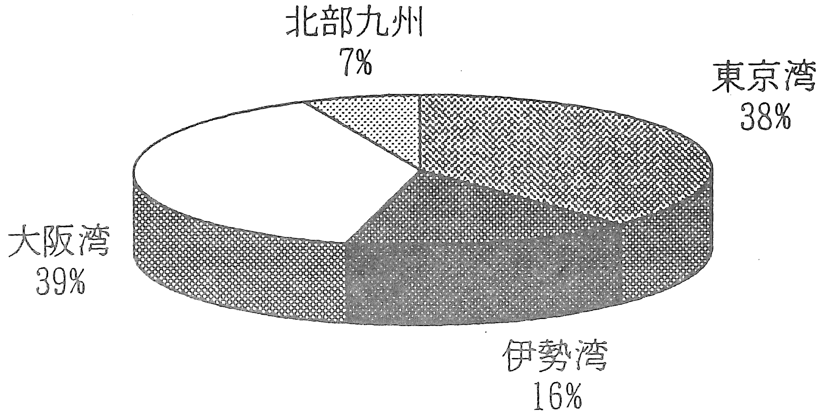
（単位：百万トン）

航路	輸出		輸入		合計		倍率
	１９９３年	２０１０年	１９９３年	２０１０年	１９９３年	２０１０年	2010年／1993年
北米	２９ （４２%）	３６ （２７%）	２５ （３８%）	４５ （２１%）	５４ （４０%）	８２ （２４%）	１．５
欧州	１１ （１６%）	１９ （１４%）	７ （１１%）	２１ （１０%）	１８ （１３%）	４０ （１２%）	２．２
近海・東南アジア	２２ （３２%）	６４ （４８%）	２６ （４０%）	１２５ （６０%）	４８ （３６%）	１８８ （５５%）	３．９
その他	８ （１２%）	１５ （１１%）	８ （１２%）	１９ （９%）	１５ （１１%）	３４ （１０%）	２．３
航路合計	６９ （１００%）	１３４ （１００%）	６５ （１００%）	２１０ （１００%）	１３４ （１００%）	３４４ （１００%）	２．６

（注１）2010年の予測値はハイケースを示す。

（注２）合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

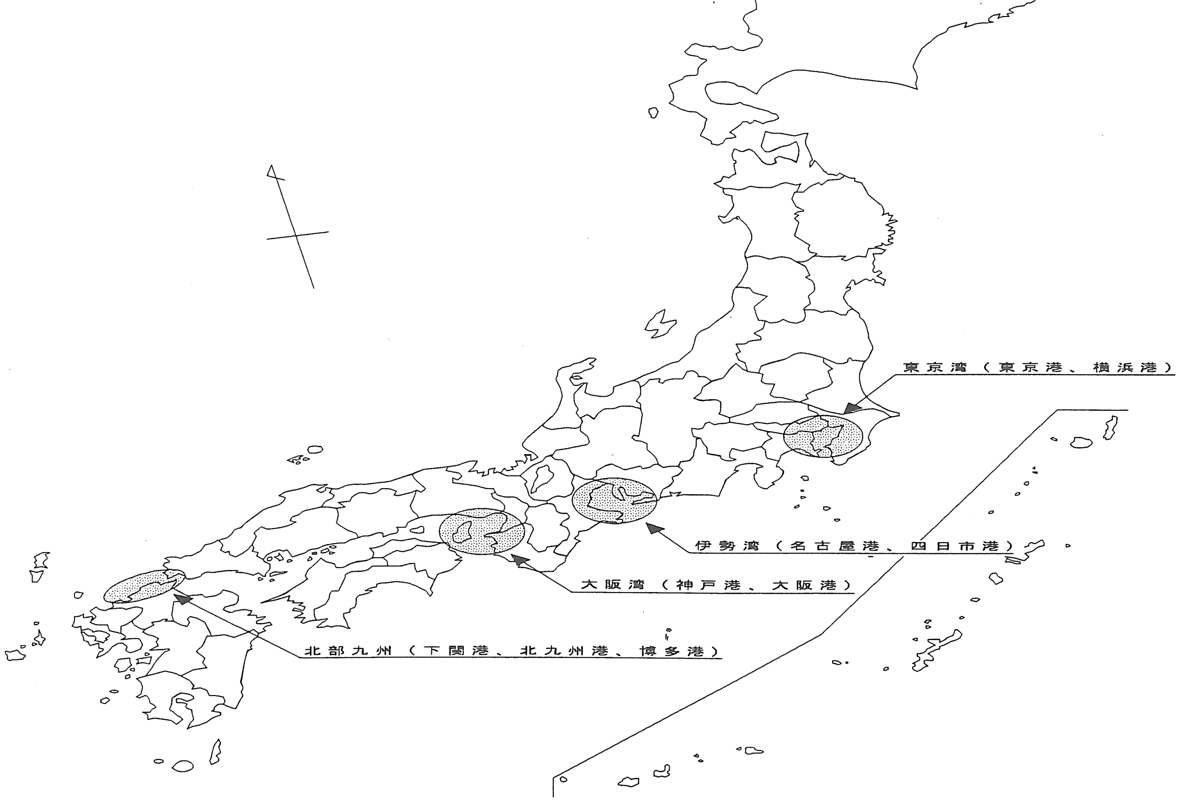
三大湾と北部九州の外貿コンテナ貨物量の現状



（単位：万トン）

	北部九州	三大湾		
		東京湾	伊勢湾	大阪湾
外貿コンテナ貨物量（１９９４年）	９２７（７％）	５，３８０（３８％）	２，２７２（１６％）	５，５３８（３９％）

中枢国際港湾の配置



●１９９２年３月、「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法（略称：輸入・対内投資法）」が成立した。これにより、港湾又は空港及びその周辺地域に輸入に関する施設整備や活動に対する支援を行う“輸入促進地域（フォーリン・アクセス・ゾーン：ＦＡＺ）”を設定し、輸入の促進、輸入品に係わる物流・取引活動の一層の円滑化を図ろうとするものである。

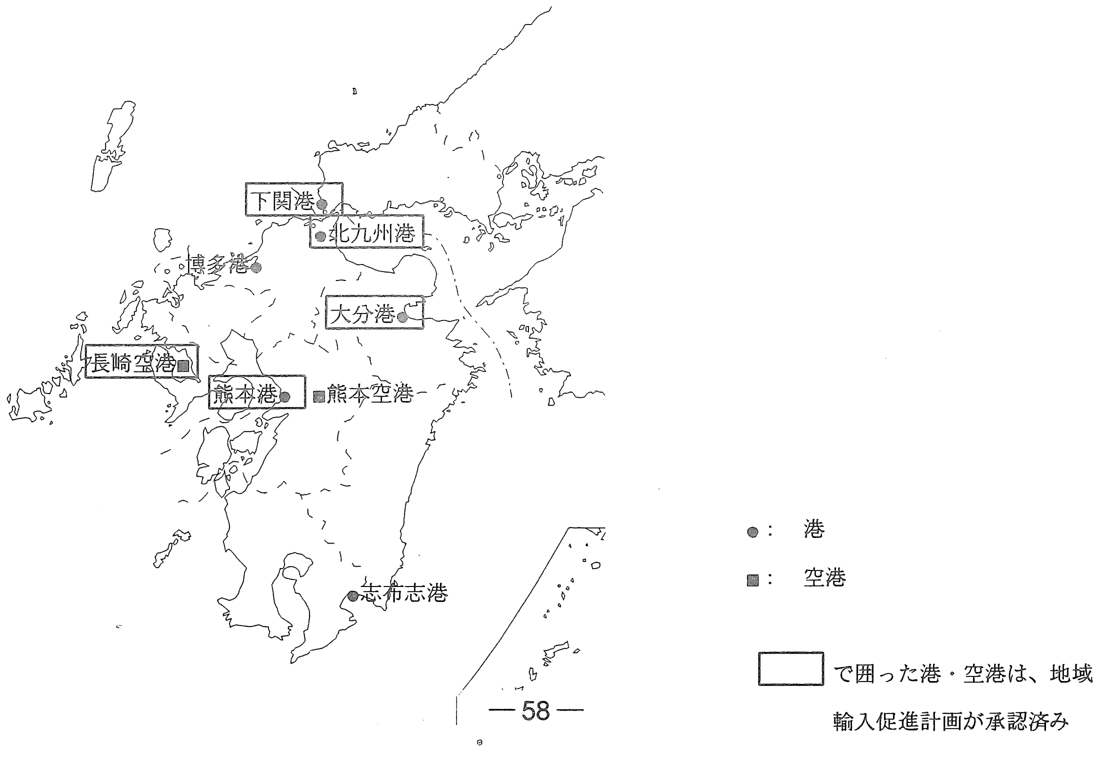
●九州・山口地域においては、１９９３年３月に**北九州港と長崎港**において地域輸入促進計画が承認され、１９９４年３月には**大分港と下関港**において同計画が承認された。また、１９９５年３月には**熊本港**が承認された。さらに今後の計画承認に向けて、**志布志港**及び**博多港**においても検討がなされているところである。

●鹿児島県においては、１９９３年度、鹿児島港・鹿児島空港・志布志港を対象に日本貿易振興会のフォーリン・アクセス拠点整備促進調査を実施しており、１９９４～９５年度に志布志港を対象に第四港湾建設局及び鹿児島県の共同で輸入促進地域形成調査を行っている。

ＦＡＺ指定地域及び内定地域の概要

	北九州港	長崎空港	下関港	大分港	熊本港
指定時期	１９９３．３	１９９３．３	１９９４．３	１９９４．３	１９９５．３
対象地域	太刀浦地区、 小倉駅北口地区	空港島内	細江地区、 岬之町地区	大在埠頭地区	熊本港内、 西部地区
事業主体	(株)北九州輸入促進ｾﾝﾀｰ	長崎国際航空貨物ﾀｰﾐﾅﾙ(株)	(財)山口県貿易ｾﾝﾀｰ 日本通運(株) 下関倉庫(株)	(株)大分国際貿易ｾﾝﾀｰ	くまもとFAZ(株)
主要施設	・[北九州国際物流ｾﾝﾀｰ] ‘９６．４完成予定 ・[ｱｼﾞｱ太平洋ｲﾝﾎﾟｰﾄﾏｰﾄ] ‘９５．１１着工	・航空会社上屋 ・貨物代理店棟 ・共同利用施設	・[山口県国際総合ｾﾝﾀｰ] ‘９６．７完成予定 ・物流支援施設	(物流高度化基盤施設)	・(物流高度化基盤施設) ・(流通促進施設)

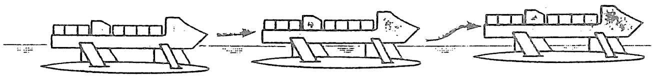
[]：整備中 ()：計画



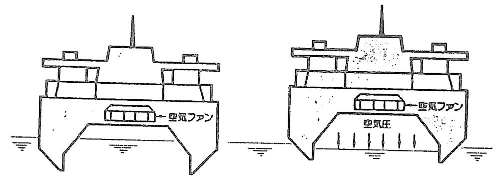
超高速貨物船ＴＳＬ（テクノスーパーライナー）研究開発目標

- 速力：50ノット（時速約93km）
- 貨物積載重量：1,000トン
- 航続距離：500海里（約930km）以上
- 波浪階級６程度の荒れた海でも安全に航行でき、耐航性に優れていること。

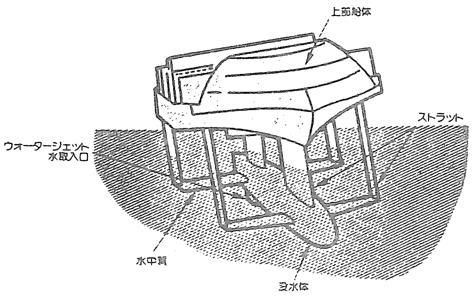
ＴＳＬは高速化と大型化の両方を目指すことから、従来の船舶とは異なる新しい形式の船にする必要があります。そこで船体重量を支える３つの力のうち、２つを組み合わせた船型について研究・開発を行っています。

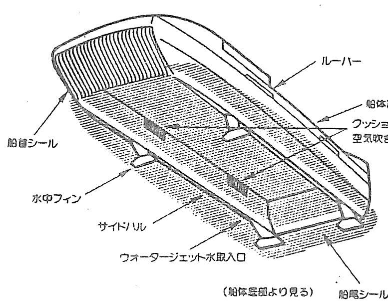


艇走状態　テイクオフ状態　翼走状態（通常航海）

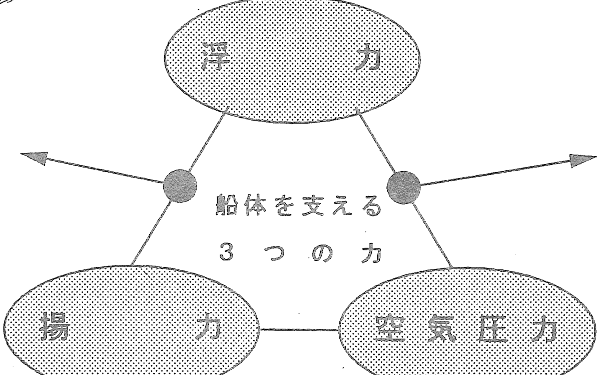


オフクッション状態　オンクッション状態
（船体横断面を見る）





例：従来の船舶（排水量型）



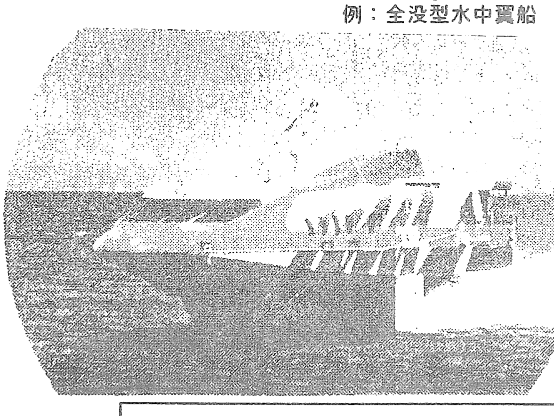
例：全没型水中翼船　　例：ホーバークラフト

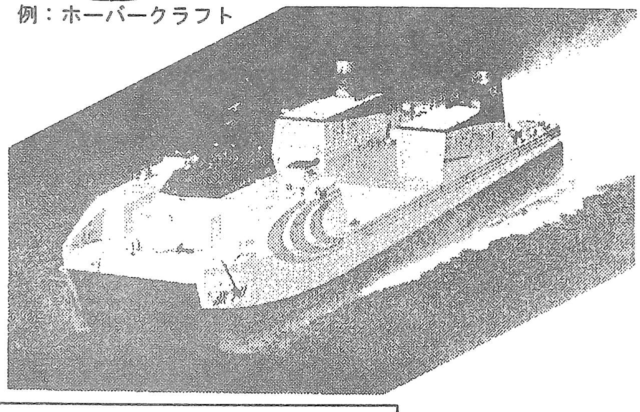
揚力式複合支持船型（ＴＳＬ－Ｆ）

航行中は、没水体の浮力と水中翼の発生する揚力で船体を水面上に支えています。水面付近には、細いストラットしかないので波の影響をほとんど受けません。従って、波があっても揺れずに、スピードもほとんど落とさず走れる耐航性に優れた船型となっています。

空気圧力式複合支持船型（ＴＳＬ－Ａ）

サイドハルと船首、船尾シールに囲まれた空間に空気を吹き込み、船体を浮かせて航行します。従って、水に浸っている部分が少ないので、比較的少ない馬力で高速が出せる船型となっています。





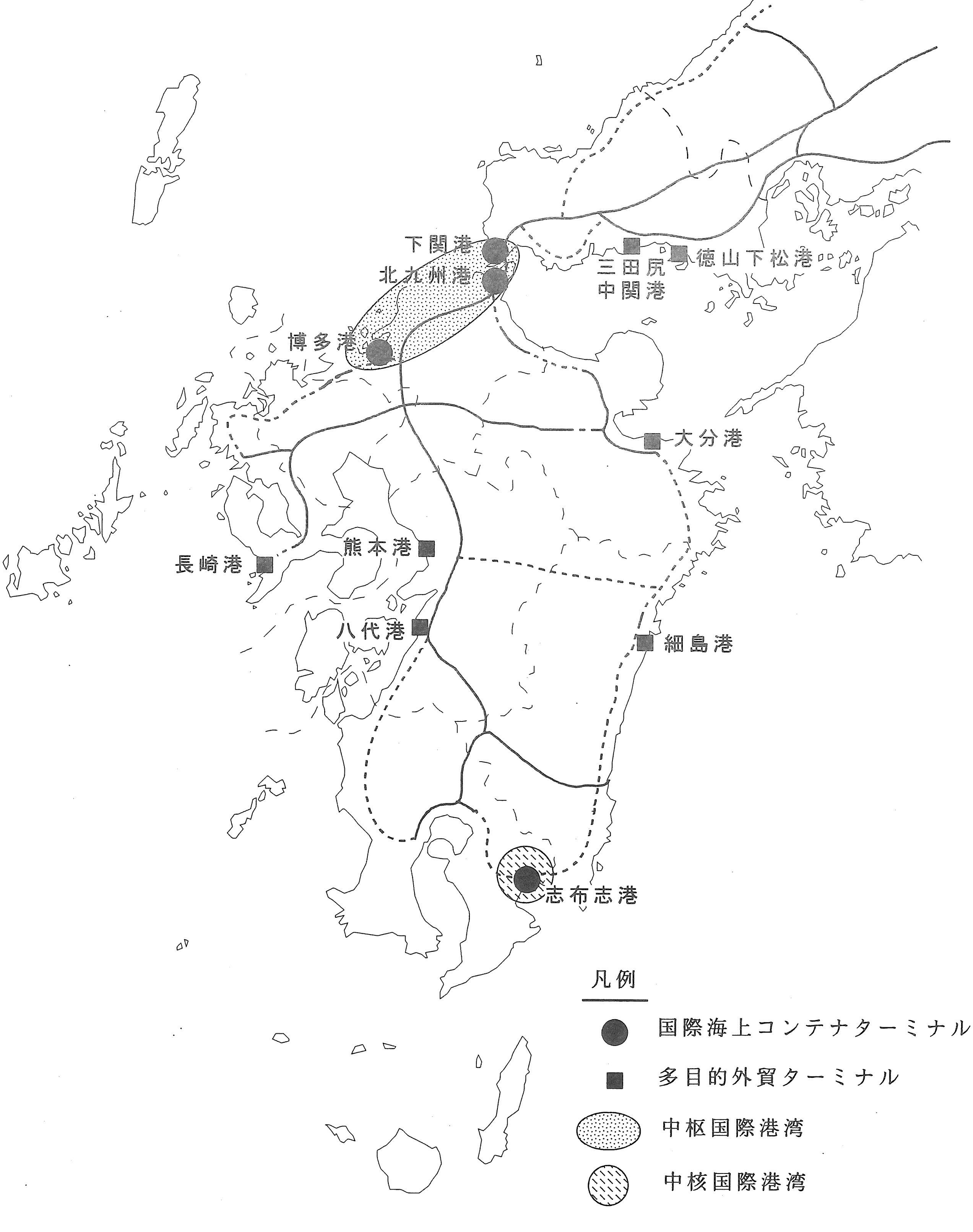
実海域模型船「*疾風*」主要目等

全長　：約17m　全幅　：　約6m
喫水　：艇走時　約3.1m
　　　　翼走時　約1.6m
総トン数：約40トン
最大速力：約41ノット
主機関　：ガスタービン
推進装置：ウォータージェットポンプ
想定実船とのサイズ比：約１／６

実海域模型船「*飛翔*」主要目等

全長　：約70m　全幅　：　約19m
喫水　：オフクッション時　約3.5m
　　　　オンクッション時　約1.5m
総トン数：約1,590トン
最大速力：約50ノット
主機関　：ガスタービン
推進装置：ウォータージェットポンプ
想定実船とのサイズ比：約１／２

国際物流のコンテナ化に対応するターミナルの配置



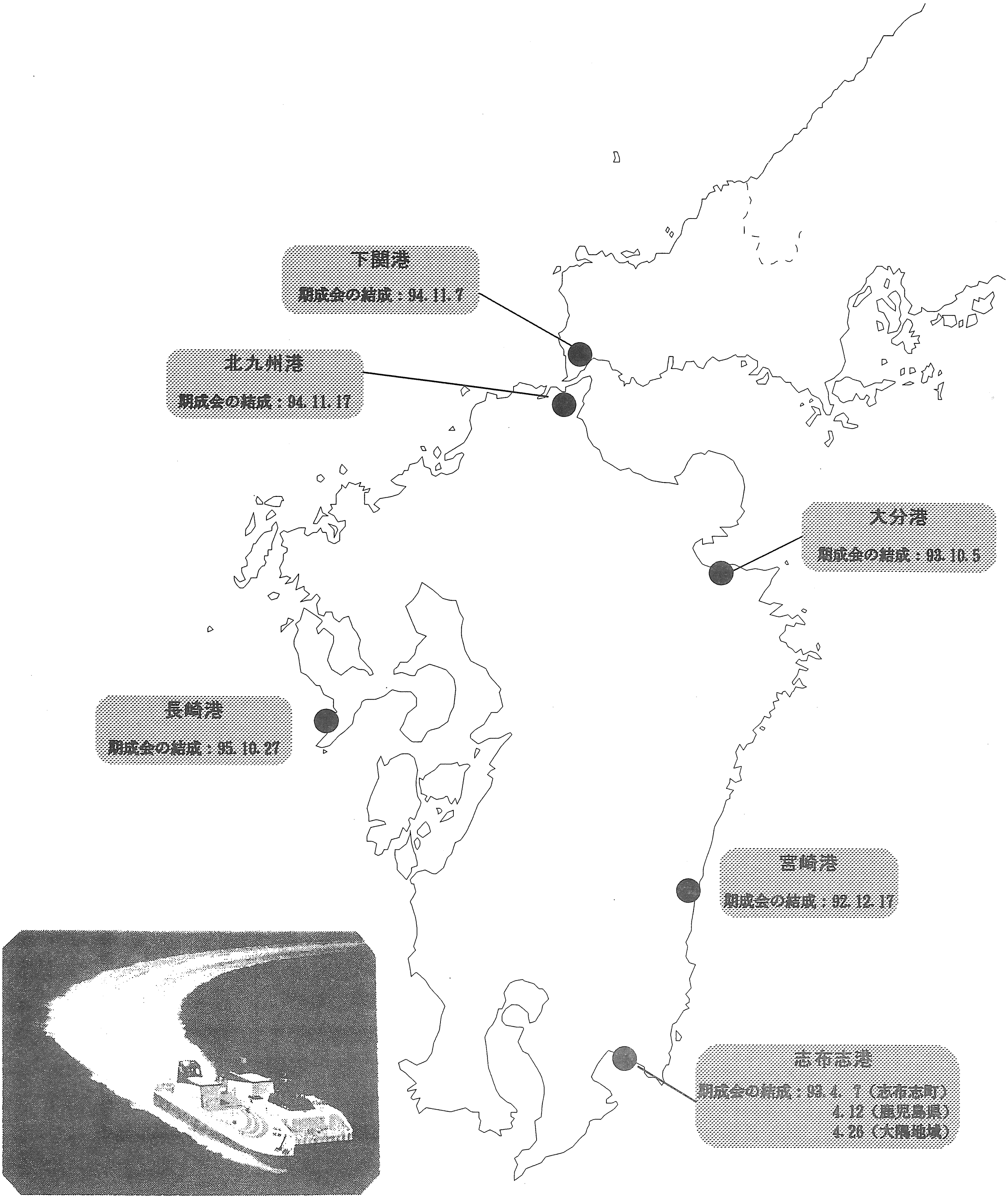
北部九州３港の概要

項　　目		単位	北九州港	博多港	下関港
港湾管理者			北九州市	福岡市	下関市
港湾所在都市	面積('92)	km2	482.9	336.8	223.8
	海岸延長('93)	km	221	133	122
	人口('94)	persons	1,015,253	1,220,683	254,807
	産業別就業人口比率('90)	%	1：31：68	1：20：78	5：28：67
	工業製品出荷額('92)	億W	187,726	68,772	39,563
	商店年間販売額('91)	億W	272,209	1,293,849	78,254
港湾貨物量('94)	①全　体　量	千tons	92,413	32,776	10,352
	輸　出	〃	6,024	1,751	364
	輸　入	〃	23,602	5,734	1,182
	移　出	〃	30,407	6,759	4,015
	移　入	〃	32,380	18,533	4,791
	②外貿コンテナ量	〃	4,364	4,129	772
	輸　出	〃	2,073	1,731	224
	輸　入	〃	2,291	2,398	548
	③フェリー貨物量	〃	34,878	1,518	6,208
フェリー航路('94)			（フェリー） 北九州港～神戸港 北九州港～大阪港 北九州港～徳島港～東京港	（フェリー） 博多港～釜山港 （ｼﾞｪｯﾄﾌｫｲﾙ） 博多港～釜山港	（フェリー） 下関港～釜山港
入港船舶隻数('93) (10,000DW 以上)		ships	2,187	648	125

※産業別就業人口比率は、一次：二次：三次として記載。

※韓国１００Ｗ（ウォン）＝１３．７８円（２／９付け）

ＴＳＬ誘致促進期成会のある港湾



【試験航行中の「*飛翔*」】

凡例　●：期成会等が設置されている港

【午後の部：共通論題研究報告①】

「東アジアの局地的経済圏と韓日海峡経済圏」

㈶釜山発展研究院研究委員
朴　仁鎬

昨年11月にアメリカにおいて開催されたある学会で、韓日海峡経済圏の形成について発表した際、カルフォルニア大学サンディエゴ校のある学者が、「東アジアは、いわゆる“Middle Size”の発展がいいのではないか。その点で、他の経済圏はあまりにも小さすぎたり大きすぎたりしているが、韓日海峡経済圏は規模的にも適度で、注目すべきである。」という話がありました。私はこの地方の発展というのは、海峡経済圏の形成によって可能になるという確信をもっています。実際、この地域は予想以上に人的交流や貿易が盛んになっており、この地域が今後東アジアの中で一番の成長拠点になるのではないかと思っています。ただし、単なる協力ではなく、メリットのある協力でないとうまくいかないということで、その1つとなる海上物流ネットワークの構築について発表させていただきます。

まず1番目として、アジア太平洋地域には色々な局地的経済圏があります。この中で、西南学院大学の小川先生が最近刊行した「環日本海経済圏　最前線」という著書の中にもあるように、私は韓日海峡経済圏を提案します。地域経済圏は、近接性があり、あらゆる産業が対象で、リスクが少なく、市場開放・生産要素・補完性も非常に高く、設立コストは低いといった特徴をもっており、国レベルの経済ブロック・経済特区と地域経済圏の3つに分けてみると、地域経済圏がメリットを一番多くもっていると言えます。

2番目は、韓日海峡圏の生まれた背景、特徴、比較優位は何かということです。世界的な環境から見れば、“borderless”と“globalism”、或いは“regionalism”の中で、近隣地域が共生して発展していこうという状況になってきており、それに伴い国際的な広域地域間の交流圏形成が活発になっています。いわゆるスケールから見た場合、北部九州3県に釜山圏が入るとかなりの規模の経済が達成でき、補完性や多様性が生じ、企業の“lnnovation”が促進できるのではないかと考えています。また、福岡、北九州といった北部九州地域や釜山は東京、ソウルといった首都圏に対抗意識をもっており、その点で何か共感がもてるのではないかとも思います。韓日海峡圏は人的交流、貿易が非常に活発になっており、そういったダイナミズムも既にこの地域にはあります。私はいつも九州と釜山の間は、海ではなく川だと思っているわけですが、造船や機械部品などの取引が非常に増加しています。また、地理的に非常に近いということです。わずか30分で飛行機が行き来でき、日本円で1万円くらいで2泊3日の旅行ができるのは、釜山しかないと思います。安い、近い、こういうところが大きなメリットだと思います。さらに、文化や歴史にも多くの共通点があります。ですから、文化や歴史の相互学習や情報提供を行うことで相互理解的に韓日問題をこの地域から解決できるのではないかと考えています。次に、顔が見える交際ができるということです。つまり、“middle size”の“face to face area”であれば、嘘のない、信用のおけるつきあいをもつことができます。今の韓日問題は、顔が見えないことで問題が生じているのではないかと考えています。そしてもっと大事なのは、メリットのある協力ができるということです。例えば、コンテナ輸送といった物流面で、北部九州と釜山を合わせて考えると、

“Business Chain-Business Belt-Busiess Linkage” がうまくできるのではないかと思っています。結果的にこの地域は、政府主導ではなく自然にマーケット主導型で形成され、海洋と陸地の一番近い所が合体された経済圏となり得、文化、歴史の面でも共通項をもっている共同圏になれるのではないかと考えています。

３番目として、韓日海峡圏と釜山港の関係、それと世界的な港湾のトレンドについて簡単に申し上げます。アジアにおけるコンテナの増加は、世界を100とすれば85年は約30％ですが、2000年にはほぼ50％に達する予定で、アジアにおけるコンテナ物量の増加が著しいということがおわかりになると思います。また、韓国のコンテナ物量中で釜山が占める比重は94%で、94年には380万TEUを超えています。これに沿岸コンテナを入れると400万を超えます。施設所要（船席）は日本でいうバースのことで、釜山は新港湾に33バースをつくり、そのうち24バースをコンテナ専用にする計画です。光陽港でも20バースをつくる予定で、既に工事に着工しています。さらに、コンテナの積替え料についても、神戸が1TEUあたり１万５千円であるのに対し、釜山は８千円ぐらいと安いことも最近コンテナの取扱量が急に増えた要因になっているものと思います。コンテナのトランシップは94年には19％増え、現在、90万TEUになっています。このように、釜山は港を北東アジアの運送圏の中心港にしようという目標を設定しています。今、世界的にコンテナ船も５万トンクラスが主流となり大型化しています。ですから、釜山港と北部九州、中国大連、天津、威海、青島といったところとの間にFeeder Systemを確立することが重要です。それにTKR（“Trans Korea Railway”）、TSR（“Trans Siberia Railway”）、TMR（“Trans Mauchuria Railway”）、TMGR（“Trans Mongolia Railway”）、TCR（“Trans China Railway”）などと組み合わせて釜山を北東アジアのハブ港にしたいと思っています。

現在、世界の10大コンテナ港のうち上位を香港、シンガポール、高雄、釜山という4港が占めており、世界の基幹航路は大型港湾が主流となっています。ですから、北部九州も同じハブ港をつくるのではなく、“Hub and Spoke System” を使い、釜山とのFeeder Systemを旨く利用したほうがいいのではないかと思うわけです。そして、その際私は日本のテクノスーパーライナーに注目してます。これは今後このFeeder System確立の中で非常に革新的なものになるのではないかと考えています。ただ韓国は今、２つの港湾 “Two Port System” ということで、釜山と光陽の２港の整備を進めているわけです。もちろん、現在、釜山はコンテナがいっぱいですが、“Two Port System” で逆に両方とも落ち込むということもあるわけで、そういった問題点を色々と考えているところです。とにかく釜山は、コンテナ処理量は非常に高いのですが混雑やサービス面からみると、総合競争はまだそれほど高くないわけです。

それから、世界のコンテナの積替えの60％が東アジアに集中する理由として、中国本土からアメリカにいく貨物が多いということがあると思います。また、北朝鮮と韓国が統一できれば東アジアにおけるコンテナの取扱量はさらに増えるものと思います。そうした中で、水深が平均30ｍで大型船が入港でき、また積替えが低コストであるという釜山港の特色は大きな魅力になるものと思います。そして、北東アジアの中での釜山港と他地域とのFeederによる物流量はしだいに増えていくと思います。このような海峡圏での相互補完的な物流ネットワークができたら、釜山港は世界3位に上がるのではないかと私は思っているわけです。

４番目として、海峡圏発展のための提案を行いたいと思います。(1)として、長期的なことですが、韓日海峡圏特区をつくったらいいのではないかと考えています。これは今すぐにはできませんが、とにかくこの海峡経済圏に共同MARKET、出入国審査、NO VISA、免税、保税といった色々な面での特区をつくることを提案します。(2)として、日本と韓国だけでなく、山東省や上海を入れて、いわゆる上

海、山東、釜山、北部九州というトライアングルをつくったらどうかということを提案します。(3)は“Business Belt”をつくるということです。(4)は、先ほど述べたように海上物流ネットワークをつくるということです。(5)は、歴史と文化の回廊をつくる必要があると思います。実際、韓国の人は佐賀にはあまり行かないと思います。なぜなら、こういったルートがまだないため、ほとんどが福岡から別府に行ってしまっているからです。佐賀は、ある面では韓国と縁が深いわけで、そういう歴史や文化の回廊をつくったらいいのではないかと考えています。(6)は、航路や飛行機による海峡圏観光ルートの開発です。この点については、現在既に色々研究されていると思います。(7)は、受容型の交流を実現することです。これは小川先生が提案しているものですが、攻撃ではなく受容型の交流ということで、部品や半製品の輸入を促進することです。FAZなどもここに含まれるのではないかと思います。(8)は、現在、釜山から東京までと福岡までが同じ通信料となっているため、海峡圏内の国際通信料を引き下げるというものです。(9)は、いわゆる情報高速道路をつくるということです。(10)は、海洋資源の開発や環境問題を共同で対処するということです。(11)は、あくまで構想ですが、唐津から巨済島までを海底トンネルで結ぼうというものです。釜山から福岡までわずか30分たらずのフライトでは赤字になるわけで、ぜひ海底トンネルが必要であると思います。(12)は、地域発展や知識、情報、生産、流通といった人的ネットワークを構築するということです。(13)は、海洋産業や港湾産業の中でも特にデザインの関係で交流したらどうかと考えています。釜山も今このデザインの分野に大変関心をもっていますので、私はこの分野の交流は必ずできるのではないかという気がしています。(14)は、私の次に報告する李 大雨教授のテーマと重なりますが、海峡圏でのクルーズ・フェリー市場を活性化しようということです。例えば、釜山－博多間の高速船をシャトル便のような形で増便できないかということを考えています。(15)は、韓日海峡沿岸県市道知事交流会に提案したいと思っているのですが、①海峡内にアジア大学やアジアセンターをつくったらどうか、②海峡圏の研究交流センター又は産業活性化センターをつくったらどうか、③海峡圏を本格的に研究する“TASK FORCE”をつくる必要があるのではないか、④海峡圏における北部九州と釜山総合発展計画を同時につくったらどうか、⑤海峡圏の100人賢人会議を設けたらどうか、⑥海峡圏フォーラムを運用したらどうか、ということを考えています。

最後に課題についてですが、まず私は、福岡、佐賀、長崎は非常に地域格差があるのではないかという気がしています。例えば、九州内のシェアから見ると、海運の36％、航空貨物の64％、鉄道の約70％ぐらいが福岡に一極集中しており、今後この点が少し問題になるのではないかと思っています。２つ目は、地方分財と分権の問題です。いわゆる財政問題と権限問題を解決しないと、いくら私たちが提言しても前には進みません。３つ目は、制度的な法的改善をしないといけないということです。４つ目は、物流だけではやはり駄目で、商流という“Business Incentive System”をつくったらどうかということです。５つ目は、港湾空港のインフラ整備の問題です。伊万里港も現在整備されていると聞いていますが、ある程度の規模の船が入港できないといけないでしょうし、空港やテレポートの整備も必要だと思います。６つ目は、やはり国家的な関心や支援がないとこの構想の実現は難しいですし、またこの海峡圏の中の地方政府、企業、専門家がより関心をもつべきです。そして、私たち学者や専門家が、この韓日海峡経済圏のことを世界中でもっと発表すべきだと思います。昨年私が韓日海峡経済圏についてアメリカで発表した際、多くの方が「華南経済圏という言葉はよく聞くが、韓日海峡経済圏というのははじめて聞いた。」と言われていました。韓日海峡経済圏は、今や構想ではなく現実になっています。この経済圏を発展させるためには、今から成熟した具体的な政策提言と実質的な研究を続けることが必要でしょう。

参考資料

韓日東ASIA 學會 合同研究會 佐賀　1996. 2. 25

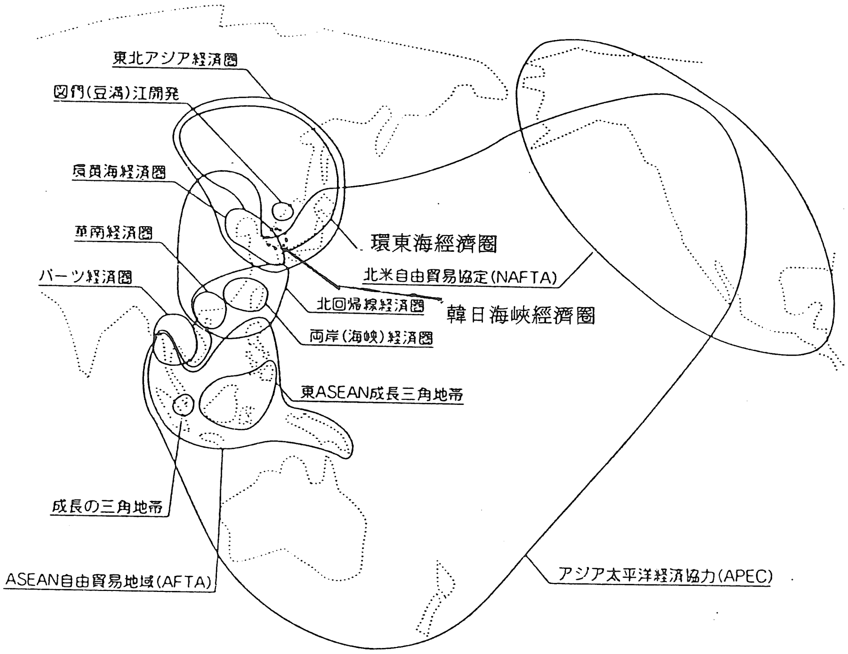
朴 仁 鎬

韓日海峡經濟圏 成長可能性，展望

－Middle Size 國際海上物流圏 形成

1. 東ASIA 局地的 經濟圏(regional economic zone)과 地域經濟圏，經濟特區，經濟 block 相違点

アジア太平洋の地域統合・局地的経済圏



資料 ： 小川 環日本海經濟圏 最前線 1995

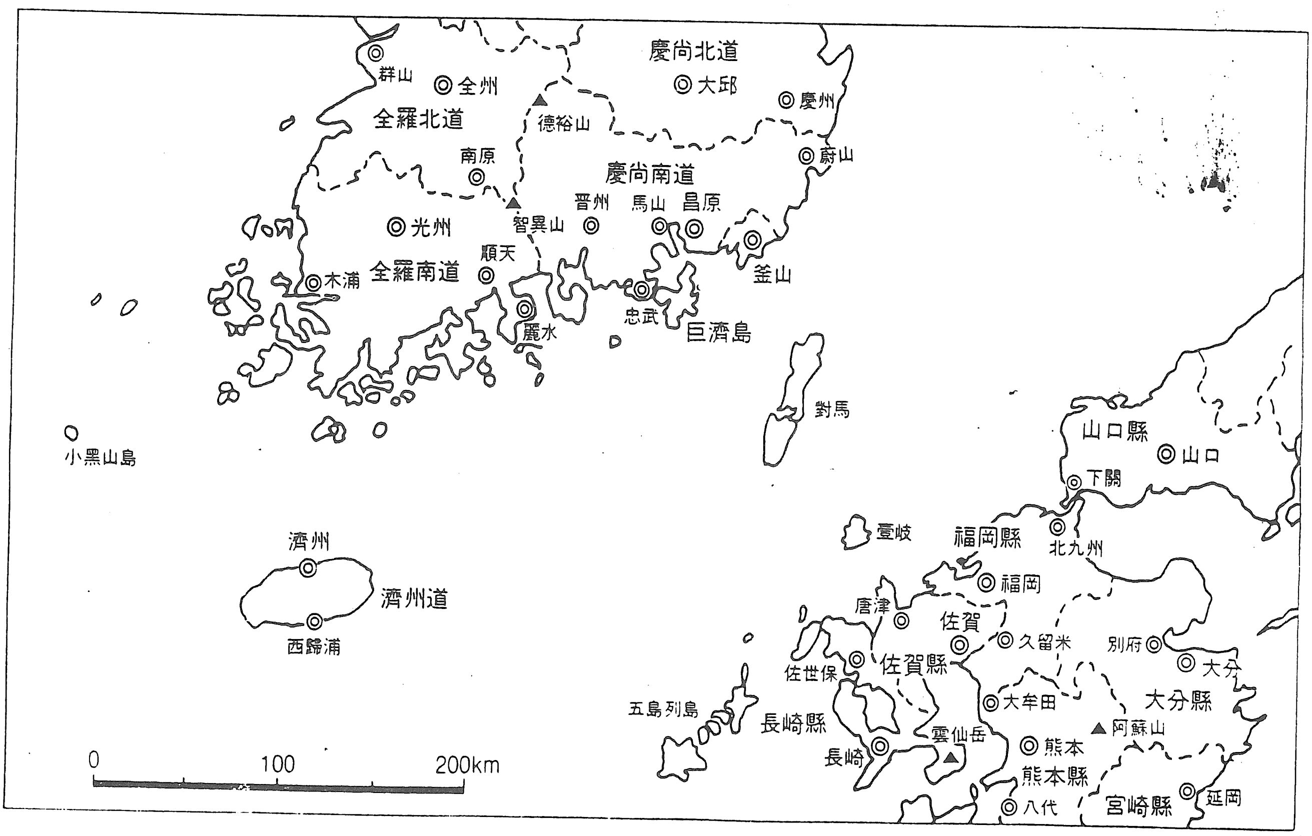
	地域經濟圏	經濟特區	經濟block
目的	輸出促進・域內市場補完 近接性 交流協力	輸出促進	域內市場 擴大・補完
市場	域外・域內	國外	域內
参加單位	複數地域	國單獨	複數國
分野	全産業	製造業	全産業(勞動力)
生産要素補完性	大	小	中
RISK	小	中	大
市場開放度	大	大	小
設立COST	小	中	大

2. 韓日海峽圈 生成背景, 特徵, 比較優位

1) bordless, globalism, regionalism : 近隣地域의 共生的 發展方策台頭
2) 國際的 廣域地方間, 自律的 交流圈 形成 → 地域活性化
3) 規模 經濟 達成, 補完性, 多樣性, Innovation 促進
4) 首都圈 對應 共感帶 形成
5) 交流, 交易, 伸張率과 Dynamism－造船,機械部品,非鐵金屬,Textile,水産,食料品 增
6) 地域的 近接性, 文化, 歷史的 共通性
7) 相互學習, 情報提供, 相互理解地域
8) middle size의 face to face area
9) merit 的 交流, 協力 : 物流 network
   －Business Chain　－Business Belt　－Business Linkage
10) ① 自然經濟圈
   ② 市場主導 經濟圈
   ③ 海陸 融合 經濟圈
   ④ 近接 交流 經濟圈
   ⑤ 文化, 歷史 共同圈

3. 韓日海峽圈과 釜山港 世界的 Trend

● 韓日海峽圈地圖



● 韓日海峽圈 地域別 主要指標

部門	項目	單位	年度	福岡縣	佐賀縣	長崎縣	釜山市	慶尙南道	全羅南道	濟州道	海峽圈計
人口·面積	人口	千名	1990	4,810	878	1,563	3,798	3,672	2,507	515	17,743
	面積	㎢	1990	4,966	2,439	4,089	529	11,774	11,814	1,826	37,437
	人口密度	人/㎢	1990	969	360	382	7,175	312	212	282	474
雇用·賃金	勤勞者數	千名	1992	234	443	726	495	551	161	45	2,655
	月平均賃金	千원	1990	1,318	1,078	1,122	529	657	682	612	–
	月平均賃金	千円	1990	270	221	230	108	135	140	125	–
農林漁業	農家戶數	千戶	1992	100	49	54	8	220	277	40	748
	耕地面積	千ha	1992	104	66	61	9	229	329	54	852
	林野面積	千㎡	1992	974	472	290	22	800	701	94	3,353
	漁業從事者數	千名	1992	10	8	31	8	36	82	10	185
	漁業生產量	千톤	1992	195	39	686	460	504	728	41	2,653
製造業	事業所數	事業所	1992	15,053	3,355	5,258	7,618	4,991	2,342	253	38,870
	從業員數	千名	1992	314	76	88	283	392	74	5	1,232
	工業出荷額	10億원	1992	51,199	9,835	10,482	13,668	46,970	11,942	234	144,330
	工業出荷額	10億円	1992	8,192	1,574	1,677	2,187	7,515	1,911	37	23,093
都·小賣業	事業所數	事業所	1992	85,640	16,016	27,634	88,052	74,248	46,833	10,666	349,089
	從業員數	千名	1992	500	73	125	218	158	100	29	1,202
	年間販賣額	10億원	1992	166,485	13,151	22,432	14,070	8,090	4,319	1,581	230,128
	年間販賣額	10億円	1992	26,638	2,104	3,589	2,251	1,294	691	253	36,820
서비스業	事業所數	事業所	1992	67,914	12,508	21,131	39,976	31,999	17,954	5,131	196,613
	從業員數	千名	1992	567	96	166	171	138	76	27	1,241
通貨·金融	銀行預貯金殘高	10億원	1992	78,701	9,821	20,681	8,620	5,662	1,751	819	126,055
	銀行預貯金殘高	10億円	1992	12,592	1,571	3,309	1,379	906	280	131	20,169
	預金銀行貸出金	10億원	1992	81,383	6,042	15,581	8,149	5,833	2,565	748	120,301
	預金銀行貸出金	10億円	1992	13,021	967	2,493	1,304	933	410	120	19,248
地方·財政	地方政府歲入	10億원	1992	8,459	2,920	4,572	2,759	4,605	3,232	660	27,207
	地方政府歲入	10億円	1992	1,354	467	732	441	737	517	106	4,353
	地方稅歲入	10億원	1992	2,853	462	708	820	788	287	110	6,028
	地方稅歲入	10億円	1992	457	74	113	131	126	46	18	964
環境·交通·教育	上水道普及率	%	1992	88.6	90.2	95.7	97.6	66.1	42.1	99.9	–
	下水道普及率	%	1991	53.6	12.7	27.2	55.9	62.2	43.9	25.5	–
	自動車保有台數	千台	1992	2,428	494	698	407	422	157	69	4,675
	大學校數	校	1992	26	3	4	11	5	5	1	55
	大學進學率	%	1992	33.5	30.8	32.9	33.4	38.8	26.1	38.4	–

註 : 환율은 1990年 1$ =708.58원 =145.20円, 1992年 1$ =791.56원 =126.65円으로 換算.
全羅南道의 數值는 光州廣域市를 제외. 林野面積의 日本側 3縣은 人工造林面積.
漁業生產量의 韓國側은 遠洋漁業을 제외. 都·小賣業, 서비스業의 日本側 3縣은 1991年.
資料 : 韓國은 統計廳「地域統計年報(1993)」「鑛工業統計調査報告書(1993)」
日本은 (財)九州經濟調査協會「圖說九州經濟」, 總務廳「事業所統計調査報告」

ASIA C/T 物量의 增加 趨勢

unit ： 千TEU

區　分	1985	1990	增加率 (1985-1990)	2000	增加率 (1990-2000)
A S I A	16,659 (29.8)	32,030.8 (37.4)	13.9	80,404 (49.0)	9.6
W O R L D	55, 900 (100.0)	85,500 (100.0)	8.9	164,200 (100.)	8.7

韓國 C/T 物量 및 釜山港 C/T 展望

unit:千TEU

區	分	1994	1996	2001	2006	2011
全　國	C/T 物量	4,141	5,482	9,853	13,955	19,230
	施設所要 (船席)	7	15	18	41	70
釜山港	C/T 物量	3,879	4,835	6,124	6,550	8,678

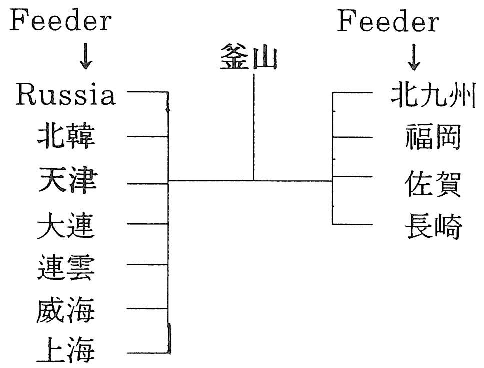
□ ① 釜山施設船席 ： 33 船席(新港灣)
② 光陽港 ： 20船席
③ 釜山 換積 C/T 90万 TEU (1994 年 19% 增)

1) 釜山 ： 北東 ASIA 運送圈 中心港 構圖(Mega Hub Port)
- 北東亞 大形 Hub港 開發
- 日本 北部九州, 中國 Feeder 體系確立
- TKR/TMR/TSR/TMGR/TCR 連携

TKR:Trans Korea Railway TSR:Siberia TMR:Manchuria
TMGR:Mongolia TCR:China

2) 世界 10大 C/T(Container)港 ASIA 位置
Hongkong, Singapore, Kaotsung, Pusan 4强 港灣
3) 世界 基幹 船路 變化와 大型 中心港灣形成
- Hub and Spoke System, Feeder 活性化 (海峽圈 經濟)
- 大型化, 高速化 進展
  - ○ C/T 3000TEU → 5000TEU → 7000TEU
    3万 Ton → 5万 Ton → 7万 Ton
  - ○ 日本 Techno Super Liner 注目
4) 釜山, 光陽 兩港體制(Two Port System) 問題
- 釜山 C/T 處理量(生産性) 高
  混雜度, Service 水準 等 總合競爭力 中
5) 世界 C/T 物流 60% 東asia 集中
換積物量 急增
6) 釜山港 → 北東亞 換積港 位置(年14% 增)
海送, 鐵送, 空送 複合輸送體系構築
水深 平均 30m
換積 Cost低 TEU當 8,000¥(神戶 15000¥)

釜山港, 海峽圈, 諸地域 連繫



4. 海峽圈 發展 提案

1) 長期的 : 韓日海峽圈 特區 設置
   (共同 MARKET, 出入國 審査, NOVISA, 保稅, 免稅
   關稅引下, 勞動力, Ship 出入, 取引, 輸出入 等)
2) 海峽圈 地域擴大(山東省, 上海 地域)
   海峽圈 三角地帶 形成
3) 海峽圈 Business Belt 構想實現(business incentive, asia business center 等)福岡市
4) 海峽圈 海上物流圈 Net Work 構築
5) 海峽圈 歷史, 文化 回廊
6) 航路, 空路, 海峽圈 觀光 Route 開發
7) 受容型 交流實現(小川敎授) : 部品, 半製品 輸入促進
8) 海峽圈 內 國際通信料 引下
9) 情報高速道路 設置
10) 海洋資源 開發, 環境問題 共同對處
11) 海低 Tunnel 構想 硏究, 唐津-巨濟島 (209km, 海底 145km)
12) 地域發展, 知識, 情報, 生産, 流通, 金融
    人的, Network 構築
13) 海洋産業, 港灣産業, Design 産業 交流連繫
14) 海峽圈 Cruise, ferry market 活性化)
    Car Ferry 釜山-福岡
    高速船 增便, Shuttle 便
15) - 海峽圈內 Asia大學, 學部 設置
    - 硏究, 交流center 設置(海峽圈 産業 活性化 center)
    - 海峽圈 硏究, 本格的 : TASK FORCE 設置
    - 海峽圈 發展 總合計劃 樹立
    - 海峽圈 100人 賢人 會議 設立
    - 海峽圈 FORUM 運用

5. 課　題

1）海峽圈內 地域 格差
   (例 九州內 Share 福岡 海運 36%, 航空貨物 64%, 鐵道 69%)
2）地方分財, 地方分權 問題
3）制度的 法的改善(關稅, 港灣制度, 出入國法 等)
4）Business Incentive System
5）港灣, 空港 Infra, Teleport 整備
6）國家的 關心, 支援, 海峽圈 地方政府, 企業, 專門家 研究努力
7）Network, (交流, 連繫方案)
   Operating System(域內經濟制度)
   PlatForm(投資特區等)

〈參考文獻〉

－朴仁鎬, 韓日海峽 經濟圈 と 釜山 九州, 九州經濟調査月報.1995. 2, 九州經濟調査協會

－金日坤, 朴仁鎬, 東 Asia 經濟協力構想, 1994. 6, 青村學術財團

－朴仁鎬, 韓日地域發展比較論, 1996. 1, 西南學院大學 集中講義, TEXTBOOK

－矢田俊文, 朴仁鎬 編,「韓日國土構造 比較研究」 九大出版會, 1996. 3 出版豫定

－小川雄平, 環日本海 經濟圈, 最前線, 1995. 11, 日本評論社

－Region State in EAST ASIA, 1995. 5, RAND 研(米)

参考

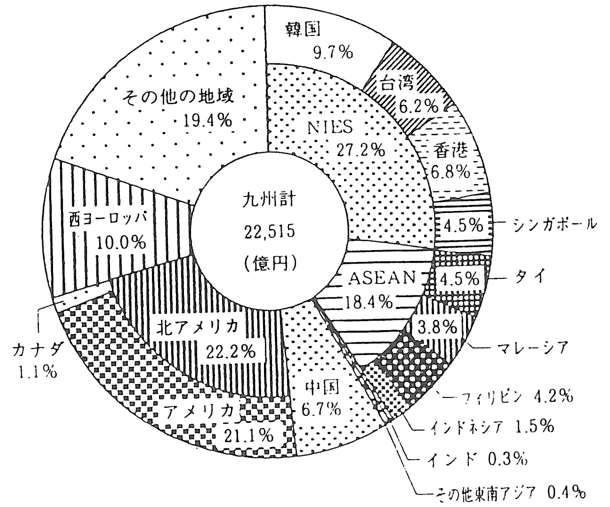
九州企業の海外進出状況（国・地域別）

（単位：件）

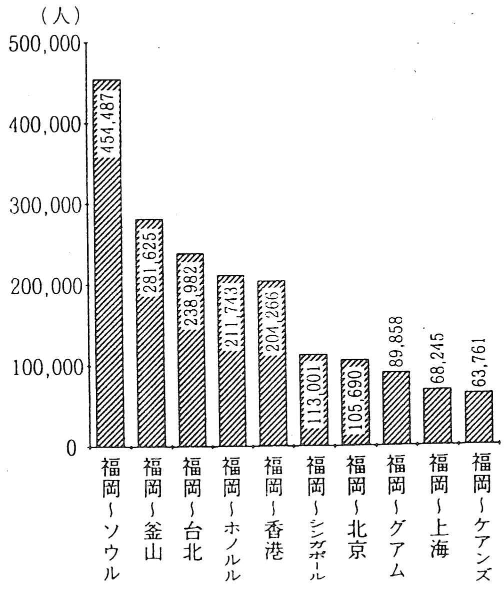
進出先国	合計	進出年次別 ～1970	71～80	81～85	86～90	91～94
世界計	691	16	85	82	232	276
（年平均）	—	—	8.5	16.4	46.4	69.0
アジア計	468	13	56	54	145	200
アジアＮＩＥＳ	182	10	35	27	55	55
韓国	44	1	15	5	13	10
台湾	49	6	7	9	14	13
香港	51	—	5	8	19	19
シンガポール	38	3	8	5	9	13
ＡＳＥＡＮ	97	3	19	11	40	24
中国	171	—	1	11	49	110
その他のアジア	18	—	1	5	1	11
ヨーロッパ	58	—	5	8	18	27
北アメリカ	131	1	13	13	62	42
その他	34	2	11	7	7	7

資料）九経調「九州・山口地場企業の海外進出」、
九経調地域情報データベース「REQUEST－九州」

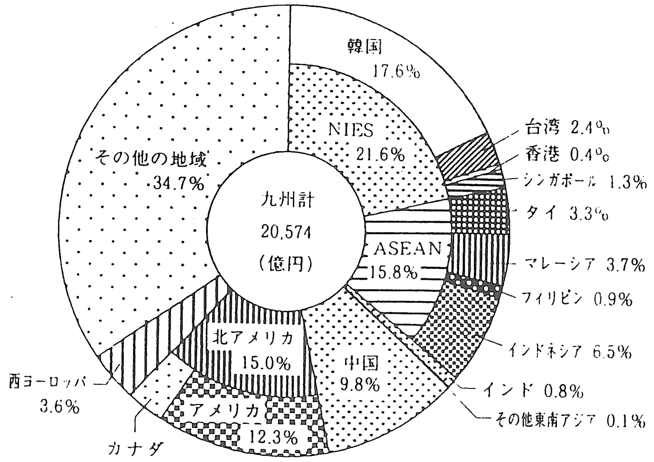
輸出



●福岡空港国際定期路線別年間乗降客数（1994年度）

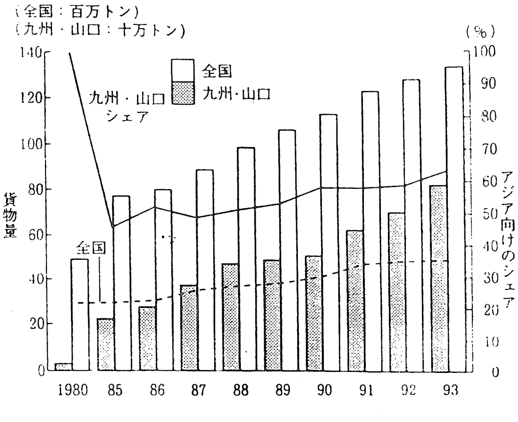


輸入 九州管内 地域別 通關額 '94



（九州通商産業年報）

外貿定期コンテナ貨物の推移



資料）運輸省「外貿定期船貨物量一覧」

Recent Development of Cruise and Ferry Markets in the Far East Asia

Tae-Woo Lee
Department of Shipping Management, Korea Maritime University
1 Dongsam-dong, Yeongdo-ku, Pusan 606-791 Korea
Tel: 82-51-410-4384 Fax: 82-51-404-3987

I. Introduction

Occupying close to one third of the eastern Hemisphere the Asian market area offers unparalleled opportunities for passenger shipping. It is home to more than five of the world's busiest ports, several of the largest shipbuilding and repair centres and some of the most powerful shipping concerns. It is an area whose lifeblood is water commerce and contains a number of the world's most important domestic and international shipping routes. Truly well endowed as a destination, Asia is an excellent source of tourism revenue. The Asian cruise market has doubled its revenue from US$ 220 million to 496 million over the last five years. In 1992 the citizens of Singapore, Japan, Taiwan, Korea, Malaysia, Indonesia, Thailand, The Philippines, Australia and New Zealand spent more than US$ 48 billion on tourism abroad. This split was 55.8% for Japan, 11.8% for Taiwan, 8.3% for Australia, 7.9% for Korea, 4.9% for Singapore, 3.6% for Malaysia, 3.3% for Thailand, 2.4% for Indonesia, 2.0% for New Zealand and 0.2% for The Philippines. Hong Kong expenditures are excluded due to lack of data. However, between January and November 1993, according to figures from the Hong Kong Tourist Board, there were 1,622,807 departures to the Asia Pacific region; 189,717 to Europe; 263,982 to the Americas, 133,611 to Australia and New Zealand; and 42,854 to other areas excluding China and Macao. As a result, since the beginning of the 1990's the region has been recognised as being on the verge of expansion, much like the Caribbean in the 1960's.

This paper examines the Asian cruise and ferry markets in the process of tourism development as well as regional economic development and co-operation from a macro- and micro-viewpoint. The macro-viewpoint looks at the characteristics and the causes of growth in the markets, their market segments and development stages in three areas, the Far East, the South East Asia and the South Pacific. The micro-viewpoint examines the operators, the fleets and the market structure of the ferry services between Korea, China and Far East Russia; the potential prospects for the ferry lines in the region; and investigates the possibilities of co-operation with more advanced operators in the ferry business.

II. Characteristics and Causes of Growth in the Cruise and Ferry Markets

When looking at the Asian passenger shipping market from a Western viewpoint one tends to regard it as a destination for well experienced, rather rich, North American and European cruisers. They have been served with the majority of berths being supplied by transient ships on world and Pacific cruises and a small number of pioneering ships such as the PEARL, the ill-fated PRINSENDAM, and CLUB MED 2 based there year round or the domain of a number of Japanese registered ships catering to a Japanese market. Until 1993 this was mostly true.

The advent of the Star Cruises, based in Singapore and Hong Kong, has changed the perception of local cruising by bringing the first quality "state of the art" ships into the market. This is not to say that FAIRSTAR, ANDAMAN PRINCESS, EMPRESS, LEISURE WORLD and CORAL PRINCESS are not well maintained and operated, high quality ships serving both their owners and guests well, but that they are all ships from other markets where they had become non-competitive and were modified for their present markets and brought into the region rather late in their lives. However, these other ships carried out the important function of proving the concept that locally based cruising in Asia works. The Star Cruises' ships were also built for other markets, but were acquired very early in their lives while they were still on the "cutting edge" of current ship design.[1] The late 1994 entry of the Lines International's NAUTICAN, the former Cunard Crown CROWN MONARCH, has also contributed to changing the perception of local market based cruising. These events have changed the playing field and how the Asian market can be viewed. We would first like to briefly review the characteristics and causes of growth in this market and then to return to the scene of the Asian market as a prime candidate for multi-tier development.

1. Geography, One Driver of Market Segmentation

Looking at the geography one can divide the area into three main regions: the Far East, consisting of the waters surrounding Japan, Korea, China, north of Hong Kong, and Taiwan; Southeast Asia, consisting of the waters bordering China, south of Hong Kong, Vietnam, Thailand, Malaysia, Brunei, Singapore, Indonesia and the Philippines; and the South Pacific consisting of Australia, New Zealand, New Guinea, Micronesia and Polynesia. One of the most striking characteristics of these regions is the distances involved. The maps and tables in the appendices show the major ports within the regions and give the distances between them. When reading the distances one should keep in mind that at 15 knots a ship covers 360 nautical miles (nm) a day, 480 nm at 20 knots and 600 nm at 25 knots with a big increase

---

[1] Lloyd's Ship Manager, "Star rises in Asia", *Cruise and Ferry Review*, March/April, 1995, pp.28-29.

in costs for each 5 knots. The distance tables in the appendices are provided to put the distances in a European perspective.

The distances involved tend to push the market towards either short cruises or long cruises with their market specific software and hardware. Both the distances and the fact that most of the region is water have led to the development of the area's extensive maritime infrastructure. However, this infrastructure has developed mostly to support container and other freight operations. Looking through Lloyd's and Fairplay's port directories one finds relatively few dedicated cruise or non-ferry passenger terminals, e.g. Singapore, Hong Kong, Pusan, Shanghai, Tianjin, Kaohsiung, Yokohama, Tokyo, Kobe, Osaka, Nagasaki, Sydney, Fremantle, Auckland and a number of ports in Indonesia and Malaysia. In most of the other destination ports a cruise ship must either share a dual purpose facility with containerships or make do with a temporary arrangement. The ports which would be of interest for cruise operations are required to have berths of sufficient length, adequate channel and pierside depth and large enough turning basins.

2. Economic Powerhouse and Rising Populations for the Markets

Another characteristic of these regions is their economic dynamism. According to an article by Reginald Dale of the International Herald Tribune, the World Bank projections place six of the biggest 15 economies by the year 2020 in this area, China, Japan, Indonesia, Korea, Thailand and Taiwan. From 1965 to 1990 the annual average rate of GNP growth per capita was over 5% for the economies of Japan; the "Four Tigers", i.e. Hong Kong, Korea, Singapore, and Taiwan; and the three newly industrialising economies of Southeast Asia, Indonesia, Malaysia, and Thailand. These eight nations had a total population greater than 467 million people in 1994. In addition to this, in the South Pacific, Australia and New Zealand had an estimated 1994 population of 21 million plus.

The population age distribution of the above countries, based on their latest census, indicated that all these countries have a fair proportion of their populations in the primary cruising group target age of 45 years plus. But one should also look at the groups 15-29 and 30-44 as sources of potential guests for short, activity intensive cruises, "a quick getaway".[2] They may have less money than the older groups but may also have far fewer obligations. The development of this market should pay rich dividends. One should also not ignore China, where the 1994 estimated population of the coastal urban centres of Shanghai, Beijing and Tianjin totalled over 33.5 million. The population of the Guangdong province with its capital city Guangzhou (Canton) was even greater with a 1993 estimate of 65 million plus. In China in 1992 the top 40% of households controlled 53.1% of the income, split fourth quintile 22.3%

[2] M.J. Schule, *An Analysis of the North American Cruise Industry: Executive Summary* (Washington, D.C.: US Department of Commerce Maritime Administration, 1980), p.5.

and the fifth quintile 30.8%. Though there is a great difference in the levels of income, this distribution compares favourably with Japan. There, the figures were 54.4%, split 23.1% and 31.3% respectively. As the economic prosperity increases and the government travel restrictions are relaxed these areas should also provide substantial potential markets

3. Regional Economic Co-operation

The economic integration of the EC and the NAFTA played a crucial role in accelerating and triggering the discussions on regional economic co-operation in the following areas in Asia[3]:

- The Growth Triangle (Singapore, Johor in Malaysia and Batam Island in Indonesia)
- The BAHT Zone (Border of Thailand, Laos, Cambodia and Vietnam)
- The Greater South China Economic Zone (Hong Kong, Guangdong and Fuchen in China and Taiwan)
- The Yellow Sea Economic Zone (North and Northeast China, South and North Korea and Japan)
- The East Sea Economic Zone (Northeast China, Far East Russia, South and North Korea and Japan)
- Korean Strait Economic Zone (Southern Korea, Pusan and the Northwest of Japan, Kyushu)

Meanwhile, in four of his major addresses and proclamations since 1985, including his speech in Vladivostok in July 1986, Gorbachev specifically emphasised his country's stake in the Asian Pacific region.[4] He stated in his Vladivostok address that "the Soviet Union is an Asian Pacific country"[5] and the Amur Territories, Siberia and the Far East are "several times greater than the assets of the European part of the Soviet Union" in terms of their economic potential. In addition, his assessment was that Vladivostok itself might become "a major international centre ...... a seat of trade and culture ...... an open window to the East"[6]. Furthermore, not only did it raise the possibility of settling the bilateral border dispute with China but also signalled the Soviet intention of becoming more active in seeking a political solution to the Korean peninsular conflict.

The Vladivostok address was followed by flurries of diplomatic activity between China, Korea, and Russia. As a result, the Republic of Korea established diplomatic relationship with Russia in 1990 and China in 1993. This has resulted in increased trade, tourism and cultural

---

[3] Lee, Tae-Woo and Cho, Sam-Hyun, "Promotion and Development of Sea Trade Routes between Korea and China", A paper presented at the 4th Society for East Asian Studies Conference held in Tianjin in China from 25 to 26 July in 1994.

[4] They are Gorbachev's address at a banquet for Indian Prime Minister in Moscow in May 1985, Gorbachev's speech at the twenty-seventh CPSU Congress in February 1986, and the Soviet Government Special Statement on the Asian Pacific region in April 1986.

[5] Lau Teik Soon and Bilveer Singh (ed), *The Soviet Union in the Asian-Pacific Region* (Singapore: Heinemann Publishers Asia, 1989), p.2.

[6] *Far Eastern Economic Review*, 11th September, 1986.

exchange. Evidence of this can be found from two developments, which occurred between 1989 and 1994. Firstly, Korea's foreign trade with China grew from US$ 2.1 billion to 11.6 billion, i.e. increased by more than five times. In the same period, the value of Korea's trade with Russia increased by twenty-two times, i.e. from US$ 0.1 billion to 2.2 billion. It can be said, therefore, that the above three countries have achieved a remarkable increase in international trade over the past five years and have averaged faster rates of growth than the rest of the world. Secondly, the number of tourists between China and Korea grew sharply from 128 thousand in 1992 to 374 thousand in 1994 an increase of over 2.9 times. The number of tourists between Korea and Russia increased from 102 thousand to 181 thousand, i.e. increase by 1.8 times in the equivalent period.

At both the national and regional levels, access to internationally competitive transportation services is a prerequisite for economic development and co-operation. The availability of sea transportation allows the markets to grow and economies of scale to be achieved through the division of labour and specialisation.

Furthermore, the disintegration of the former USSR and the change from the socialist economic system towards the market economies with open economic policies in China were important driving forces in accelerating regional economic co-operation in the Far East Asia. Three economic co-operation areas in the region have been developing recently. They are the Yellow Sea (Huanghai) Rim Economic Area, the East Sea (Sea of Japan) Rim Economic Area, and the Korean Strait Economic Area. The two former areas need to be mentioned in more detail because they are very closely related to a new development in the car ferry market in the Far East.

The Yellow Sea Economic Rim Area covers the north-eastern coastal provinces of China, the Bohai major economic zone in the broad sense, the western coastal area of South and North Korea, and the Kyushu area of Japan. The coastal regions of the Bohai Sea consist of 17 major cities and prefectures, i.e. Liaoning, Hebei and Shandong provinces and Beijing and Tianjin municipalities, including Dalian, Qinhuangdao, Tianjin, Yantai, Weihai, and Qingdao. Most of them are situated along the coastline of the Yellow Sea with seaports and a vast hinterland. The above mentioned cities have been linked to Pusan and Incheon by container and ferry services. The Yellow Sea has several distinctive advantages:

- geographical contiguity and historical relations for centuries
- a complex network of land-sea-air communications
- unique and abundant tourist resources
- opening of the Economical and Technological Development Zone (ETDZ), for example in Shanghai, Tianjin, and Dalian
- abundant and low cost labour forces
- rich mineral resources

Let us pay further attention to the tourist resources and the land-sea-air transport in the region. As far as the tourist resources are concerned, the coastal cities such as Dandong, Dalian, Qinhuangdao, Yantai, Weihai, and Qingdao are situated close enough to link with tourist routes of other areas and form a complete tourist network. For example, these cities can be easily linked to: a tour to the Great Wall, which starts at Shanhaiguan Pass in the east and ends at Jiayuguan in the west; a tour to the Yellow River; a tour to the imperial residences of the Ming and Qing Dynasties; and a tour to trace the ancient states of Qi and Lu for the exploration of their cultures. Finally, such coastal cities can join air and sea routes for tours to both the Province of Jilin in the north-eastern China, where about 250 million Korean-Chinese people live, and the regions that border with North Korea, where the Yalu River, the Tumen River and the volcanic Mt Paektu, Korea's highest mountain, are situated. They are attractive places for the tourists from South Korea.[7]

Apart from the major ports, transportation by railroad and air is easily linked to ferry services. For example, the main railroads Beijing-Tianjin and Shenyang-Dalian are linked to the coastal region of the Bohai Sea. As far as air transportation is concerned, the cities of Tianjin, Dalian, Qingdao and Yantai are comparatively large for China and are available for passenger transport. Tianjin Airport is now part of the international passenger transport of Beijing Airport. Therefore, modern transport systems available in the region obviously play a powerful role in the supply of ferry transport in tourist markets.

Now let us look at the East Sea Rim Economic Area. Gorbachev's Vladivostok address and the break-up of the USSR played crucial roles in promoting and accelerating economic co-operation in the area. In particular, under the auspices of the UNDP, the Tumen River Project has been actively discussed since 1990 by the US, Russia, China, Japan, South and North Korea, and Mongolia. It covers the Chinese, North Korean, and Russian border areas the so-called "Golden Triangle", which is divided into two triangles. The smaller one is formed by the Port of Rajin, the City of Hunchun, and the Port of Possiet, and the bigger one by the Port of Chongjin, the City of Yanji, and the Port of Vladivostok. Except for Russia, all the countries concerned with the project prefer the smaller one because the feasibility and practicability of the project there is higher.

Meanwhile, there are some signs that hint at the opening of North Korea. First, it appears to be in a situation of severe economic crisis as well as a crisis relating to rationality, legitimisation, and motivation. Second, it seems to be under pressure from its allies, mainly China and Russia, to open its society and to improve its economic performance. Third,

[7] Lee, Tae-Woo and Song, Dong-Wook, "Current situation and prospects for ferry lines between Korea, China and Far East Russia", in *Cruise+Ferry 95* Vol. 1, London: Business Meetings Ltd., 1995.

although major political issues, including the atomic surveillance process, remain unsettled, economic co-operation has been actively discussed in the recent years between the two Koreas. More importantly, North Korea is eager to establish a special free trade zone in the ports of Sunbong and Rajin in the "Golden Triangle". Recently, presenting its own development plan in co-operation with the UNDP project, North Korea welcomed direct investment from foreign countries, including South Korea.

As a part of their open-doors policy, the Chinese government has also paid great attention to developing their rail, road and port infrastructure enough to keep pace with the development of foreign trade in the smaller triangle. Equally, it is clear why the Province of Jilin views the transport networks as an integral part of its efforts to accelerate the container cargo and passenger traffic in the area.

As mentioned earlier, the background of the more rapid and comprehensive economic development of Russia and its closer integration into the Asian Pacific region was coupled with the Vladivostok Declaration in July 1986. Two-thirds of the Russian territory is situated within the region. Abundant natural resources in Siberia, for example gas, oil, and timber, are likely to be important factors in the region's economic dynamism. The participants in the economic co-operation in the region may gain the benefits from the growing trade and access to sufficient capital and advanced technology and the use of expanded international economic ties.

Since 1991 three organisations involved in exchanging human and physical resources between Korea and Russia have been established. Their memberships consist of mayors, legislators, congressmen, businessmen, and scholars. For example, The Pusan-Vladivostok Friendship Association contributed to the signing of the sister-city agreement between the two cities 30 June 1992. Pusan is one of the largest container ports in Asia and Vladivostok[8], which was transformed from a naval port to a commercial one in January 1992, is an open window to the Pacific for the Russians. The Association also contributed to the opening of passenger services between the two cities in 1993, although since then they have operated on a voyage charter basis only.

Post-war Japan has emerged as the centre of economic gravity for the countries of the western Pacific and has become one of the most important factors for economic development in the region. Leaving international politics aside, Japan has made a lot of effort in promoting economic co-operation and cultural exchanges with China, Far East Russia, and North Korea, at both national and international levels. The Japanese government has designated the City of Niigata in the north-west of Japan as a main centre for this. Consequently, a regional

---

[8] On further information on the port, see R.J. Fraser Jr., "The ports of the Russian Far East: a management strategy", *Maritime Policy and Management*, Vol. 21, No. 1, 1994, pp.37-44.

trading block has been seriously discussed and apparently one is emerging in the East Sea Rim area. It has strong impact on the ferry and container services, generating the highest levels of both intra- and inter-regional trade volumes.

The Intra-regional shipping operations in the East-Southeast Asian are now carrying a significant volume of passenger and container traffic within a number of sub-systems to and from the Kobe, Pusan, Kaohsiung, Hong Kong and Singapore hubs as well as to and from the regional ports. It is the way in which the region's ports are now linked into the shipping networks - and, effectively, into port-shipping systems - which is of particular importance in the East Asian area.

III. The Development Stages of the Cruise Market

The cruise market in Asia can be classified into the four stages as follows:

Stage 1: The embryonic stage wherein there exist strong cultural resistance and misconceptions to cruising, but a few have cruising experience abroad.

Stage 2: The introductory stage comprising low product awareness, limited supply/choice and cultural resistance;

Stage 3: The expansion stage wherein there exists an increasing awareness of the product, cultural acceptance, expansion and supply, efficiency and scale advantages with some price reduction;

Stage 4: The mature stage wherein mature market growth is evident depending upon price and income. It is a this stage that the concept of marginal utility may begin to apply. In addition, both spending ceilings and time constraints will effect the level of demand.

All four stages exist simultaneously within the Asian market regions. Each stage depends on the line, its target market and area of operations. Let us discuss each stage in further detail.

1. Stage 1: Embryonic Stage

At this stage, on the local level there are problems with the product awareness, misconceptions of the idea of cruising, fear of the sea or loss of face from seasickness and there exist strong cultural resistance and misconceptions to cruising. However, a few may have cruising experience abroad. For example, as will be discussed at the expansion stage, it has found that Korean and Taiwan tourists have 1 to 4 day cruises out of Kuala Lumpur.

These cruises were combined with a variety of land options to form attractive air/sea packages. This may open up an untapped market in Korea and Taiwan.

2. Stage 2: Introductory Stage

This stage would apply in the case of Siam Cruise's ANDAMAN PRINCESS based in Bangkok. Operating seven day cruises since 1990, this ship has helped introduce cruising in the Thai waters for the local population. The smaller SEATRAN PRINCESS, another locally operated ship, operates on two, three and four day itineraries within Thailand. ANDAMAN PRINCESS is rated three stars by Douglas Ward's *1995 Berlitz Complete Guide to Cruising and Cruise Ships*. This is consistent with other ships at the Stage 3, such as the ships serving the Chinese market and the Russian/Ukrainian ships, targeting the local market, operating full and part time out of both Australia and Singapore.

3. Stage 3: Expansion Stage

At this stage, there is a wide mix of ships and markets. The ships, under charter to German operators, making increased visits to the regions, tend to be four star or above. Two of the ships serving the expanding UK market, CANBERRA and SEA PRINCESS are rated three stars plus and four stars plus, respectively. The Russian/Ukrainian ships serving an expanding budget-minded European market are rated between two and three stars. The smaller ships in this stage such as PEARL, CLUB MED II, WIND SONG, SEA GODDESS, BALI SEA DANCER also carry a four star plus rating. Their target market is passengers seeking a port intensive itinerary to unique places. BALI SEA DANCER, WIND SONG and CLUB MED II afford their passengers the opportunity to see some of the most beautiful places in the world from the sea as they should be seen. P&O Spice Island Cruises also operates the smaller ISLAND EXPLORER and SPICE ISLAND, which can enter ports within Indonesia which are inaccessible to larger ships. Most of this market's passengers come from North America, Europe and Japan. Within the Stage 3 the length of the cruises vary. It tends to be shorter for the permanently based ships, as short as a week or several days in combination with a land package. While for transient ships the cruise lengths tend to be 10, 11 days or longer. Some are cruises originating and terminating within the area while others are segments of around-the-world or circle-Pacific cruises. Rated solely on their levels of comfort they would fall into the Stage 3, but because of their deployment in market expansion of traditional markets they fall in the Stage 3.

In comparison the Stage 3 market concentrates on 1, 2, 3, and 4-day cruises. These companies are aggressively pushing increased awareness and market expansion through competitive pricing and increased media/advertising awareness. The four main companies are Singapore-based Star Cruises, New Century Tours and Lines International, and Kuala Lumpur-based Empress Cruise Lines.

The Star Cruises, established in 1993, has the StarShips LANGKAPURI STAR AQUARIUS and STAR PISCES, operating on 1-4 day cruises out of Singapore and Hong Kong, respectively. These are targeted at the first-time local cruisers with young families. Their facilities make family cruising fun. The two ships are very new former Baltic Sea ferries and are rated at four stars. Although the ships are sisterships, there are subtle differences to better serve the ethnic differences between Singapore and Hong Kong. Star Cruises' main competition in this segment is the New Century Tours' LEISURE WORLD. Sailing a similar one to four day schedule LEISURE WORLD is rated at three stars. The LANGKAPURI STAR AQUARIUS is competitively priced starting at approximately US$120 per person in a quad cabin for 3 days and 2 nights up to US$490 for a single cabin. LEISURE WORLD charged from US$140 to 940 in a suite for the same time period. The Star also has two smaller ships, MEGASTAR ARIES and MEGASTAR TAURUS. These recently acquired four star plus ships are targeted at the corporate market and sold on an invitation only basis. Star's competition in this segment comes from Renaissance Cruises, with RENAISSANCE IV and RENAISSANCE VI, and the Indocam Investments Pte. Limited's LIDO STAR, the former COLUMBUS CARAVELLE. According to press reports Star Cruises intends to continue to expand and broaden its passenger base to include Taiwan and South Korea. It eventually hopes to attract cruisers from the Australian and European markets.

SUPERSTAR GEMINI may also offer some competition to the Royal Caribbean Cruises Limited's VIKING SUN. However, the Royal Caribbean is targeting the experienced cruisers within their traditional North American and European markets. They have been marketing within Asia for a number of years and are probably hoping to draw on that market also. Royal Caribbean's market entry in December 1995 represents the first attempt to expand North American/European passenger based contemporary market cruising in this area. They will offer year round 13 and 14 night itineraries concentrating on China, the Far East and Southeast Asia. Fares run from US$2,999 to 5,699 in value season to US$3,199 to 5,899 in peak season.

The Empress Cruise Lines established in 1994 operates THE EMPRESS on 1 to 4 day cruises out of Kuala Lumpur. These cruises may also be combined with a variety of land options to form attractive air/sea packages. The Lines' target market is the new cruiser within Malaysia and the surrounding region and tourists from Korea, Taiwan, Hong Kong and China, who are visiting Malaysia. Offering Empress Class and First Class service, fares start at approximately US$170 per person for 3 days and 2 nights. The company intends to expand as suitable tonnage becomes available. As the only line in the region with a special sensitivity to the needs of Moslem passengers, it is well placed for expansion.

The activity in this segment is mostly the result of local entrepreneurs creating uniquely Asian products and selling them on the local market. However, the Royal Caribbean's venture may also open up an untapped market segment for the Asian regions.

4. Stage 4: Mature Stage

By contrast the Stage 4 ships serving markets such as the Japanese and luxury North American and European segments belong to well established companies with strong brand loyalties. These ships are all in the four star or more categories. As these companies enlarge their markets in their other operating areas, they will also enhance their Asian operations as their experienced cruisers seek new itineraries and destinations. Some of these ships are ASUKA, FUJI MARU, NIPPON MARU, ORIENT VENUS, CRYSTAL HARMONY, STATENDAM, SAGAFJORD, GOLDEN PRINCESS, PACIFIC PRINCESS and ISLAND PRINCESS. Itineraries in this category tend to be long with varying port-intensive and long at sea periods. Their per diem rates are consistent with their high standards of luxury and service. Though FAIRSEA is only rated three stars, she serves a well established market that would require the right tonnage with the right price sensitivity to grow. Therefore, FAIRSTAR's market is placed in the Stage 4.

IV. Car Ferry Market in the Far East

Broadly speaking, the car ferry routes operating in the region of Korea, China and Far East Russia are long-haul ones, involving more than 14 hours at sea. (see Table 1 and Appendix 1.) They dominate the industry and operate across the Yellow Sea and the East Sea. The route structure of the ferry industry can be analysed by origin and destination of port. Incheon is a busy port in terms of passengers handled, and originates three car ferry routes - to Weihai, Qingdao, and Tianjin. Pusan originates two routes - to Yantai and Vladivostok.

The Weidong Ferry Co., Ltd. (Weidong), The Tianjin-Incheon Shipping Co., Ltd. (Jincheon), The Yellow Sea Ferry Lines (Yellow Ferry), and The Far Eastern Shipping Company (FESCO) are operating on ferry lines between Korea, China and Far East Russia.

On the one hand, the former three are joint ventures established on the basis of a series of maritime talks between the Korean and Chinese governments. (See Table 2.) Thus, they have agreements about services so that there is nothing to force them to make the operation of one ferry service more attractive than the other. The investment ratio in setting up the Weidong and the Jinchon joint ventures was 50 to 50 per cent between the Korean and

Chinese parties respectively, while that of the Yellow Ferry one was 10 to 90 per cent. On the other hand, the FESCO[9] is operating on the Pusan-Vladivostok route without a Korean partner.

Table 1. Long-Haul Ferry Routes and Operators, 1995

Korean Port	Destination	Hours	Operator	Service Frequency
Incheon	Weihai	14	Weidong	2 per week
Incheon	Qingdao	19	Weidong	1 per week
Incheon	Tianjin	29	Jincheon	6 per month
Pusan	Yantai	36	Yellow Ferry	6 per month
Pusan	Vladivostok	43	FESCO	5 per month

Sources: Weidong, Jincheon Yellow Ferry and FESCO (1995).

Generally speaking, the company size of the Korean parties on the Chinese routes is not bigger than the average in Korea. However, they have run the car ferry business with enthusiasm and entrepreneurship. In particular, it is interesting to note that, trying to follow a diversification policy, The Jinsung Corporation, i.e. the Korean party of the Yellow Ferry that opened the Pusan-Yantai route in September 1994 owns an international travel agency as well as a shipping agency.

Table 2. Joint Venture Companies and Fleets Operated on China-Korea Car Ferry Routes

Company Name	Weidong	Jinchon	Yellow Ferry
Established Date	14 August, 1990	9 December, 1991	29 August, 1994
H.Q. Location	Weihai	Seoul	Yantai
Contract parties	*Korean party*: Dongnama Shipping Co., Yukong Line & other 5 companies *Chinese party*: Weihai Shipping Co.	*Korean party*: Dae-A Shipping Co. *Chinese party:* Tianjin Shipping Co.	*Korean party*: Jinsung Corporation *Chinese party*: Shandong Province Yantai Marine Shipping Co.
Equity Ratio (Korea:China)	50:50	50:50	10:90
Type of Ship	car ferry	car ferry	car ferry
Ship Name	New Golden Bridge	Tien In	Yellow Sea
Gross tonnage, No. of Passengers, Teu	9,978 Grt, 631 persons, 100 Teu	6,870 Grt, 631 persons, 100 Teu	8,475 Grt, 300 persons, 80 Teu
Ship Age	15 years	19 years	18 years
Sea Speed	16 knots	18 knots	18 knots

Sources: The Korean Foreign Trade association(1993), The Dongnama Shipping Company (1994) and The Jinsung Corporation (1995).

[9] According to the privatisation programme, FESCO, as one of the state owned shipping companies of the former USSR, became a joint stock company in Vladivostok. On the privatisation process and business performances of FESCO, see Tae-Woo Lee et al, "The Impact of Privatisation on the Former Soviet Shipping Companies", Proceedings of the Joint International KMI/IAME Conference held in Seoul, Korea, in July 1994.

The first ferry route between China and Korea was opened in 1990 by the Weidong. The company serves the two routes Incheon-Weihai and Incheon-Qingdao with one car ferry, M.V. "New Golden Bridge" with 631-passenger and 105-teu capacity.

The car ferries deployed on the Chinese routes are on the whole old. Field surveys carried out by the authors confirmed that the ones which used to be employed on the coastal routes in Japan are neither suitable nor convenient for passengers and containers on long haul routes.

The volume of passenger arrivals and departures by sea at Korean ports increased from 100 thousand in 1992 to 117 thousand in 1993. This represents 16 per cent annual growth rate. Departures for China accounted for 47 per cent of the total in 1992. In 1993, the departures rose a further 8 per cent to 55 per cent.

The upward trend in the passenger traffic is due to a general increase in demand for foreign travel, but particular factors have come into play in recent years. One of these is the striking and consistent rise in the number of the Korean-Chinese tourists mainly from the Province of Jilin in the north-eastern China with a population of about 250 million. They immigrated to the region to seek freedom, thus avoiding the Japanese colonial rule in the first half of the 20th century. Another factor is that there was no direct liner service by air until 1994 when Korea and China signed a bilateral agreement on air transport. Finally, as mentioned earlier, the development of the ETDZ with the increase of foreign direct investment and the expansion of economic co-operation in the coastal cities of the Bohai region have generated considerable passenger and container traffic.

Ferries offer a complex variety of fares on each route, depending on such basic factors as the season, the time of crossing, the age of passengers and, in the case of passengers with cars and the length of vehicle. This complexity increases when the fares on different routes are considered. The traveller departing from (and returning to) any particular point in a country must consider the difference in the cost of travel to the port of departure and from the port of arrival to the ultimate destination before choosing the ideal ferry route. Because, compared to those in the UK, the fare structure and ferry routes in Korea are relatively simple and the frequency of the services is lower, the fare structure is based on accommodation classes and marketing pricing does not exist. Although policies differ between companies, the classes can be simply summarised in a consistent way for a comparison. (See Table 3.)

The value of the cross Yellow Sea ferry market was thought to be between US$ 100 million and 150 million in 1992, including container freight. However, these figures must be taken as broad estimates because they were roughly calculated based on the current fares and container cargo freight rates.

Table 3. Current Fares by Class and Ferry Company in 1995

	Weidong	Jinchon	Yellow Ferry
VIP Class	US$ 220-300	US$ 210-250	US$ 330-450
Special Class	180	210	250
1st Class	140	145-170	150-190
2nd Class	110	110-135	120

Sources: Weidong, Jinchon, and Yellow Ferry (1995).

Let us move on to the cross East Sea ferry services. They have developed in an entirely different way from the cross Yellow Sea ones. As economic and political relations between Korea and Russia have considerably improved since 1990, the demand for passenger traffic has sharply increased in Far East Russia.

Despite a series of shipping conferences between Korea and Russia, including the last conference in February 1995, the issue of, among other things, whether Russian carriers have a right to book container cargoes in the Korean market and transport them to third country, has not yet been settled. Therefore, the two governments have not reached an agreement to establish a joint venture company for the passenger services on the Pusan-Vladivostok route. However, the latest conference hinted that this is expected to be settled by the end of this year.

Henceforth, the only means for a Russian shipping company to legitimately enter ferry services on the route between Pusan and Vladivostok within the scope of the Korean shipping regulations is to operate passenger ships on either a tramp or voyage charter basis. The FESCO, which had 8 passenger ships with accommodation for 2,084 passengers and spaces for 300 cars as of present in 1994, began a voyage charter service in 1993. After trial operations, it has operated a so-called quasi-liner service on the route first with M.V. "Mariya Savina" from January in 1994 and then alternating five others vessels. (See Table 4.)

Although each of the passenger ships thus employed can accommodate about 200 passengers with a cargo capacity of 300 cubic metres, the ship "Rus" is more modern and luxurious when compared to the others. Except for the ship "Rus", the other vessels have an average sea speed of 14.5 knots and their ages range from 17 to 20 years. They called in the Port of Pusan at an average frequency of 5 times per month, totalling 60 calls in Pusan from January to November in 1994. They utilised, on average, 65 per cent of the passenger and 90 per cent of the cargo capacities the same year, respectively.

Table 4. FESCO Passenger Ships Called in Pusan between January and November in 1994

Ship Name	Gross Tonnage	Call Sign	No. of Calls	Built Year
Mariya Savina	4,251	UHJZ	18	1974
Olga Sadovskaya	3,924	UKCW	23	1976
Antonina Nezdanova	3,942	ESWY	7	1978
Olga Androvskaya	4,258	EOFW	5	1977
Lyubov Orlova	3,941	UNSC	5	1975
Rus	12,798	UVBB	2	1985

Source: Collected by the author (1995).

It is necessary here to briefly describe the reasons why Russian tourists visit Korea.[10] Their trips are mainly organised by tourist companies. These charter a passenger ship from the FESCO and sell tickets to either their customers or other tourist companies. They provide tourists with transportation and accommodation only.

The Korean market is offering various kinds of goods to the Russian tourists from clothes to second-hand automobiles and used tyres. The most popular goods they are interested in are foodstuffs, clothes, foot-wear, and electronic goods. Most of these goods are of high quality and are, on average, half the price of those in the Russian market. They can also be purchased within one city in Korea. Moreover, the distance between Pusan and Vladivostok is relatively short and cheap sea transportation allows bulky cargoes to be carried. All the above factors make their business easier and more profitable.

However, a survey showed that cargo and cabin spaces on the FESCO ships could not hold all the cargoes and personal luggage of the passengers.[11] As a result, wholesale traders with a group of peddlers chartered a scientific-research vessel on the basis of voyage or time charter for the route Vladivostok-Pusan, and slightly modified her into a passenger ship at the expense of her charterer and shipowner, who are mainly based in the Primorsk region. She can accommodate about 30 passengers with a cargo capacity of 300-400 cubic metres. (See Table 5.) Ships of this kind called in Pusan, a total of 64 times from January to November in 1994 and it was estimated that they transported 1,600 round-trip passengers.

Owing to the flood of Russian shoppers, Pusan is currently enjoying an unexpected boom, following years of decline in the apparel and shoe industries. Nearly 80 clothing and shoe manufacturing companies, which were faced with shutdown, have bounced back to life because of the "Russian demand". Some special trade and shopping areas have been established for Russians tourists in Seoul as well as in Pusan.

---

[10] Tae-Woo Lee and Alexei Yatsenko, "A Survey and Short Study on the Russian Peddler in Pusan", Unpublished paper, Postgraduate School of Maritime Industrial Studies, Korea Maritime University, 1993.
[11] *Ibid.*

The fares of the FESCO ships on the Pusan-Vladivostok route started at the level of US$ 500 per person in January 1993 and owing to the high demand for the service, increased to US$ 800 in 1994 for a return ticket. A round trip takes 8 days, including 2 or 3 days for shopping in Korea. The fares cover meals at sea and accommodation on board in the Port of Pusan and up to 100 kg of personal luggage. The fares of the modified ships on the same route were US$ 500 in 1994 an equivalent terms.

Table 5. Other Russian Ships Deployed on Pusan-Vladivostok Route, January- November 1994

Ship Name	Gross Tonnage	Call Sign	Ship Type	No. of Calls in Pusan
Akademik Shokalskiy	1,753	UUPB	Converted Passenger	6
Akademik Kalorov	5,497	UHGS	"	1
Akademik Oparin	2,441	UFPD	"	5
Akademik Kalorov	5,804	UHQS	"	12
Akademik Shrishov	5,754	UMAY	"	12
Priboy	3,270	EREH	"	14
Ocean	3,143	EREI	"	14

Source: Collected by the author (1995).

In the period from January to November 1994, all the Russian passenger ships made about 140 voyages on the cross East-Sea ferry routes and transported about 13,000 round-trip passengers from Far East Russia. The estimated value of the Pusan-Vladivostok ferry market amounted to US$ 6 million in terms of fares and cargo traffic in 1994. As this calculation was mainly based on information acquired by interviews, consisting of very fragmentary evidence, the reader should be warned against placing too much reliance on it.

V. Prospects for the Cruise and Ferry Markets in Asia

Links between large cities in Asia are an important factor in the development of cruise and ferry routes. They have their own, relatively uncontested traffic in particular in the Far East Asia, both in passengers and cargo. The traffic is well connected to the hinterland and cities with sufficient tourist resources in the region. In this section much more emphasis is made on the markets in the Far East Asia because the cruise market is in embryo.

It seems that the introductory stage of the cruise market and the operation of more modernised car or fast ferries into Asia are highly expected due to the following reasons and prospects:

- An infinite number of highly desirable destinations, both famous and not so famous.
- Superb maritime infrastructure and government interest in a number of countries to improve cruise facilities.

- Well established tourism infrastructure and organisation in major ports.
- Excellent air connections and capacity from various turn-around ports.
- Support from tourist and trade organisations.
- Growing regional economic power, affluence and population.
- An untapped market of potential passengers in Taiwan and Korea, where local capital and entrepreneurs are entering the market.
- Good climate that allows rotation of ships through the area to take advantage of the best weather, i.e. Royal Caribbean's Far East and Southeast Asia itineraries suggest Southeast Asia and South Pacific rotation.
- Incomes in Korea are, on the whole, rising so that not only is the number of tourists from Korea increasing but also their demand for high quality services is increasing at fâst speed.
- Owing to low-skilled labour and over aged outmoded loading and discharging equipment at the Chinese ports[12], modernised ro-ro ships are urgently required.[13]
- The Chinese government's policy towards the state owned shipping companies gives them the authority to negotiate contracts with their foreign partners and to make flexible management decisions by themselves.
- Three more car ferry routes, i.e. Pusan-Kunsan-Yantai, Incheon-Dalian, and Pusan-Shanghai, are due to open sooner or later. Each route will be operated by a Chinese company in association with a consortium in Korea. They are looking for second-hand ships for the routes. For example, a family-controlled company is looking for a second-hand ship, which should be less than 15 years old, 7,000-10,000grt/300 to 500-passenger/200 teu, and with sea speed of 20 knots. She is intended for upmarket car ferry services and is scheduled to take up Korean-based operations this year. Her itineraries offered embrace Pusan, Kunsan, and Yantai (See Appendix 1.)
- The FESCO is striving to seek new customers with the aim to maximise hard currency inflow.
- It plans to increase the carriage of goods for foreign affreighters, expanding the geographic areas of operation.
- It plans to renew cargo and passenger tonnages with the capital from foreign capital markets or through joint ventures.
- It plans to establish a joint venture company for the route Pusan-Vladivostok. (Conglomerates, and small- and medium-size shipping companies in Korea have been trying to set up a joint venture with the FESCO.) and to open the route Vladivostok-Pusan-Shanghai in order to increase the rate of utilisation of passenger ships.

---

[12] On the current bottlenecks at Chinese ports, see Tae-Woo Lee and Sam-Hyun Cho, "Promotion and Development of Sea Trade Routes between Korea and China", A paper presented at the 4th Society for East Asian Studies Conference held in Tianjin in China from 25 to 26 July in 1994.

[13] On the role of ro-ro ships, see Jon Boyce et al., *Ro-Ro Ships and Their Market Role* (London: Fairplay Publications Ltd., 1980).

- Furthermore, the FESCO is planning to decommission the passenger ships of the "Maria Ermolova" type beginning from the year of 2001 and to expand the fleet of the FESCO by five new passenger ships with 400 to 500-passenger capacity under the State Programme of Revitalisation of Russian Merchant Fleet and Ports.[14]

However, the area also has a number of challenges to make the cruise and ferry markets efficient and to make the voyage more interesting:

- On the local level - problems with the product awareness, misconceptions of the idea of cruising, fear of the sea or loss of face from seasickness.
- Increased safety demand for cruising services.[15]
- Regional/ethnic preferences, customs and backgrounds force the development of very market specific ships, tend to make economies of scale difficult, and work against new buildings.
- Time and Money! The cost of the cruise, the cost of getting there. The short Asian vacations versus the long North American and even longer European vacations.
- For the Japanese, North American and European cruise markets, long flight times might cause a problem. i.e. from FRA to NRT 11 hours, to HKG 12 hours, to SIN 12 hours, to SYD 21 hours; from SFO to NRT 11 hours, to HKG 12 hours, to SIN 18.5 hours, to SYD 14.5 hours; from NRT to SIN 7 hours, to SYD 9 hours, to PAP 10.5 hours.[16]
- The political situation in the Philippines, the pirates in the South China Sea, terrorist threats - one incident can ruin an entire season.
- As the number of ships increases problems with congestion at the facilities may increase along with conflicts between the transient and area based ships.
- To develop total revenue management technique[17] and to assure total quality management services at a cruising company.

Since 1994, air transport has been available on the routes Seoul-Beijing, Seoul-Tianjin, and Seoul-Shanghai in the form of liner services and Seoul-Vladivostok on the basis of voyage charter. It generally means that the car ferry services may be facing competition from the air transport ones. However, for the time being, it is not likely that the competition between the two is going to be severe. The reasons for this are the following: firstly, the traffic is generated mainly from China and Far East Russia and their incomes, on the whole, are lower; secondly, the air services are not as well linked to the local regions its passengers want

---

[14] On recommendations for Russian water transport, see Jane Holt, *Transport Strategies for the Russian Federation*, (Washington, D.C.: The World bank, 1993), Ch.7.

[15] C.J. Parker, "Aspects of Passenger Ship Safety", in *Cruise+Ferry 87*, London: Business Meetings Ltd., 1987. Drewry Shipping Consultants, Cruise Ship and Ferry Costs in the 1990s: The Economic Impact of Increased Safety Demand, London, 1993.

[16] Gary Doy, *The Quality of Service Index and Passenger Attitudes to Airline Service Levels*, Working papers No.6, Department of Shipping and Transport, University of Plymouth, 1985.

[17] Bob Zayas, Revenue Management: Does it receive enough attention in the cruise/ferry industry?, Texas: Revenue Technology Services Corporation, 1995.

to reach as the ferry ones; thirdly, the tourists on the cross East Sea and Yellow Sea ferry routes have a high demand for cargo space to transport the bulk goods they have purchased and, thus, they prefer the sea to the air.

VI. New Niche Markets in the Far East Asia?

The Asia Pacific cruise market has been long considered to have great growth potential but has not always lived up to the expectations of operators. Table 6, in which the historic figures for capacity in terms of passenger-days (or bed-days) are set out, illustrates that, while the market has been gradually developing, growth has been erratic with a high in 1987 of 1.1 million passenger-days followed by a low of 691,000 in 1990. Since 1991, growth has been modest in the Far East Asia until 1994. In spite of this uneven growth pattern, there are indications that the region has the massive potential in cruising and the embryonic stage in the cruise market may be changed to the introductory one. For example, in 1994 the inauguration of a significant new river cruising operation in China was made by Victoria Cruises, which is based in New York. It deployed the first two vessels entering services, VICTORIA I and II, which operate five-day cruises.[18]

Table 6. Growth of Asia Pacific Market 1985-94 ('000s passenger-days)

Year	Far East	SE Asia	South Pacific	Trans Pacific	Total
1985	164	249	86	29	528
1986	274	168	508	78	1,028
1987	466	273	353	18	1,110
1988	280	173	317	69	839
1989	239	207	383	114	943
1990	149	185	303	54	691
1991	169	121	407	2	699
1992	189	165	402	11	767
1993	252	227	378	15	872
1994	305	283	764	51	1,403
% Change 1985/94	+86	+14	+788	+76	+166

Source: Lloyd's Ship Manager, *Cruise and Ferry Review*, Oct/Nov 1994, p.8.

Referring to the above mentioned current situation and the prospects for ferry lines in the East Sea and the Yellow Sea areas, the ferry conversion, refit and second-hand markets are expected to flourish over the years to come. The upward market for conversion and refit may be, above all, attributed to the existence of possibilities of the same basic pattern as the partly converted ships which were research ships but are now used as passenger ships. In addition, this market is also likely to be fuelled by the replacement of the older vessels by younger ones and thereafter by undertaking upgrades and modifications to suit the trading routes and car ferry requirements. Moreover, because newbuilding prices have risen sharply

[18] Lloyd's Ship Manager, *Cruise and Ferry Review*, April/May, 1994, p.2.

in the recent years and the ferry companies in the region are in a financially weak situation, upgrades and conversions are seen as being a cost effective alternative.

Furthermore, the other alternative can be found in the co-operation with advanced ferry operators. As mentioned in the above section, the second-hand car ferries purchased from Japan, where they had been deployed on the coastal routes, are not considered to be efficient on long haul routes. Thus, advanced countries will be able to sell their ferries, which are comparatively modern and comfortable, cheaper than locally built new ships. If the business is combined with favourable foreign financing, it will be helpful for the ferry industry operating on the ferry routes between Korea, China, and Far East Russia. Consequently, a busy second-hand market profitable to both parties will come into existence.

To remain competitive in a more demanding market, the ferry companies will have to operate competitive and cost efficient ships and to maintain a high profile in the new markets in the Yellow and the East Sea areas. Therefore, experienced management teams are required for the ferry industry in the region. Advanced specialist operators will help the industry to solve covert and overt problems in their ferry operations and management, shorten the ferry business learning curve, earn the benefits of know-how, e.g. crew training, casino[19] and duty free shop operations on board, and to promote the business.

As far as the acquisition of the passenger ships is concerned, according to the FESCO, the main question of financing the construction of new ships, the purchase of second-hand ships or the conversion of its existing passenger ships, may be solved by the investments from foreign partners in mutually profitable joint operations.

It is also worthwhile mentioning the prospects for the ferry business of the Sakhalin Shipping Company (SASCO). It began to enter the tramp ferry service on the Pusan-Korsakov route with sister car ferries, accommodating 100 passengers in addition to about 300 cubic metres of cargo capacity in 1994. They operated, on average, one voyage per month on the route, each time carrying, on average, 70 passengers from January to November 1994. The SASCO car ferry fleet called in the Port of Pusan in the same period, 9 times in total. Although the volume of passenger and cargo traffic it transported was small in 1994, it is expected to grow steadily in the years to come. Three reasons for this are: firstly, 800 thousand of Korean-Russians, who were forced to immigrate by Japan during the Second World War, live in Sakhalin; secondly, Korea is a suitable country for their shopping requirements; finally, the transportation cost per container teu on the direct route Pusan-Korsakov is much cheaper than the indirect routes via Vladivostok or Vanino. Furthermore, it is important to note that at the maritime talks held in Seoul in February this year between the

---

[19] H.J. Rahn, "Effective Shipboard Casino Operations", in *Cruise+Ferry 87*, London: Business Meetings Ltd., 1987.

Korean and Russian governments agreed to open a container liner service on the direct route. They also have plans to use the Port of Possiet for the transfer of passengers on the route from Sokcho to Hunchun, which is due to be opened in the near future.(See Appendix 1.)

In these circumstances, it can be suggested that there are three possible ways to participate in the cruise and ferry business in the region: firstly, to go into partnership with a Russian company; secondly, to have a business relationship with a Korean one; finally, to have a business link with a Chinese one. It is very difficult to judge which alternative is the best. It may depend on the co-operative business sector, the foreign investor's company structure, know-how and business culture. It seems that the first two ways are more likely to be suitable for western operators. The reasons for this are: firstly, there may be more room and a higher chance for them to involve and cooperate in the sale and purchase of second-hand car ferries, their modification or conversion and refit projects, and the transfer of advanced management and operation skills of car ferry; secondly, as far as business communications and shipping business are concerned, they could cooperate with their partners in more favourable environments which result from socio- and economic systems.

VII. Conclusions

Of particular interest is the growing economic integration of Asia which has already been reflected in the rapid development of cruise and ferry networks. (Container transport in the region is beyond the scope of this paper and has not been dealt with here.[20]) The interface between intra- and inter-regional transport systems is not only the catalyst for economic development but also one of the principal stepping stones to economic co-operation within the region. Inter-regional passenger shipping operations are now carrying significant traffic within the region, where the ports are now linked into shipping and ferry services.

It has been found in the paper: that all the four stages of cruise market, i.e. the embryonic, introductory, expansion and mature stage, exist simultaneously within the Asian market regions; that each stage depends on the line, its target market and area of operations; that a niche cruise market is evolving with high potential in the Far East Asia; and the possibilities of joint venturing or co-operation with the advanced operators in the cruise and ferry services are high in the region.

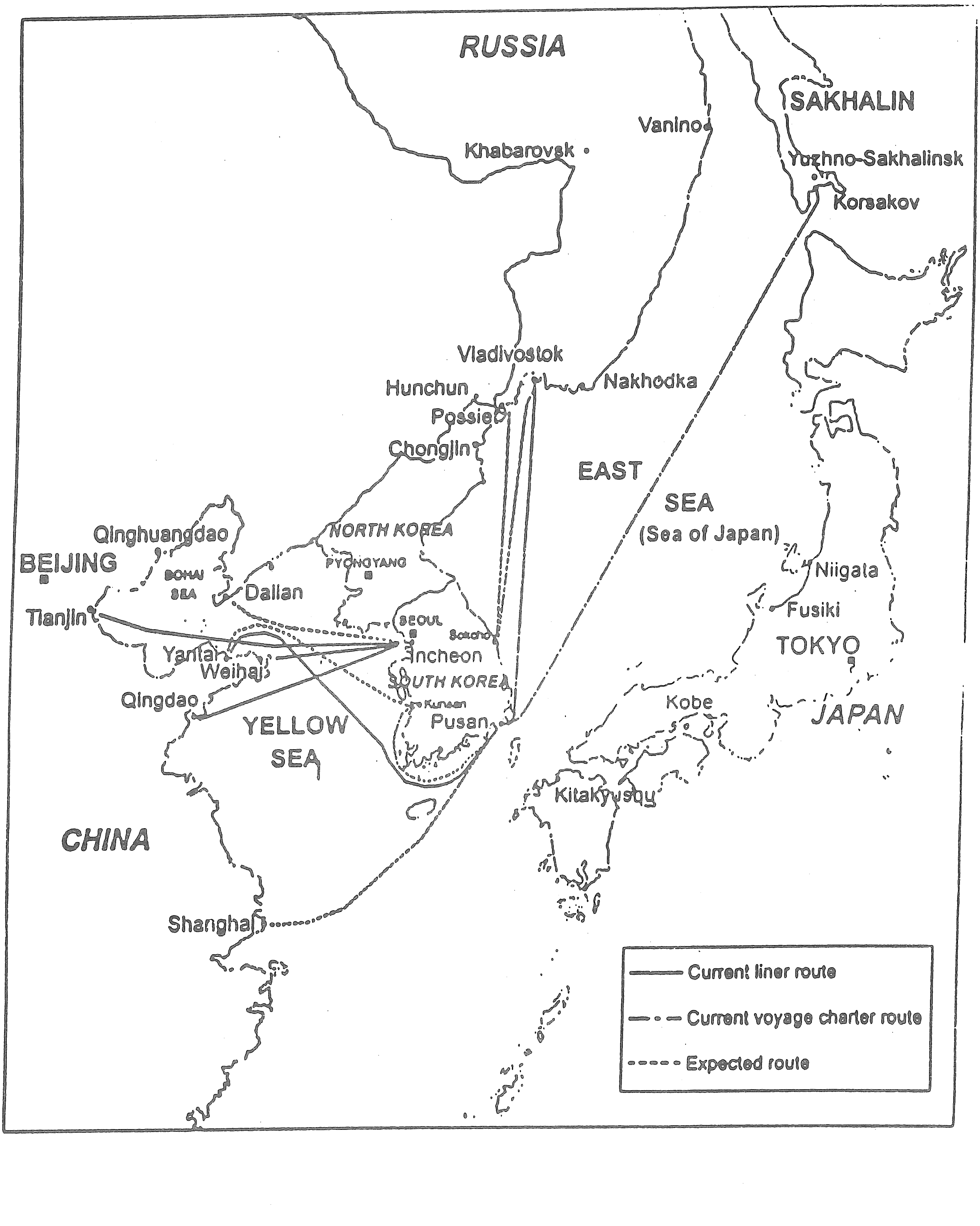
---

[20] On the container transport in Far East Asia, see Tae-Woo Lee, "Current Changes and Future Prospects in Maritime Transport by Regional Economic Co-operation in Far East Asia", A paper presented at the Conference on the Future Role of Ports in the GCC held in Kuwait from 3-5 December, 1994.

In spite of the challenges the Asian ferry and cruise markets have a great potential for further development at all tiers. If a company wish to build or buy a new ship for the cruise market, it is required to decide what country and which nationality is to be focused as the market target. It is also necessary to have a very thorough knowledge in the customs, fashion, laws and regulations in order to obtain the full support and satisfaction of its customers targeted in the market concerned. Therefore, it appears that the companies involved in expanding the Asian markets have taken this into account and are acting accordingly.

Car ferry services are a crucial and flexible means of transporting tourists, and the potential is considerable in Far East Asia. In addition, providing the two Koreas are reunified in the near future, the tourist resources at Mt. Keum-Kang in North Korea may be another important factor to attract tourists and to accelerate the cruise and ferry markets in the region. The rising disposable income, increased leisure time and a thirst for travel are valid stimuli to inspire growth in the cruise and fast ferry markets in Asia. We should hear much more about these markets in the region in the next century.

Appendix 1. Ferry Routes between Korea, China, and Far East Russia



Appendix 2. Major Cruise Ports in Far East and Southeast Asia Regions

FAR EAST REGION

Destination	Sea Miles	Origin	Sea Miles	Destination
Kure (KRE)	515	Yokohama (YOK)	528	Hakodate (HKD)
Nagasaki (NGS)	683		357	Osaka (OSA)
Shanghai (SHA)	1036		659	Pusan (PUS)
Tianjin (TSN)	1250		1584	Hong Kong (HKG)
Manila (MNL)	1758		2892	Singapore (SIN)
Bangkok (BKK)	2979		4330	Sydney (SYD)
Destination	**Sea Miles**	**Origin**	**Sea Miles**	**Destination**
Tianjin (TSN)	1360	Hong Kong (HKG) Northbound	1140	Pusan (PUS)
Shanghai (SHA)	824		471	Keelung (KEL)
Quangzhou (QZJ)	410		342	Kaohsiung (KHH)
Xiamen (XMN)	340		210	Shantou (SWA)

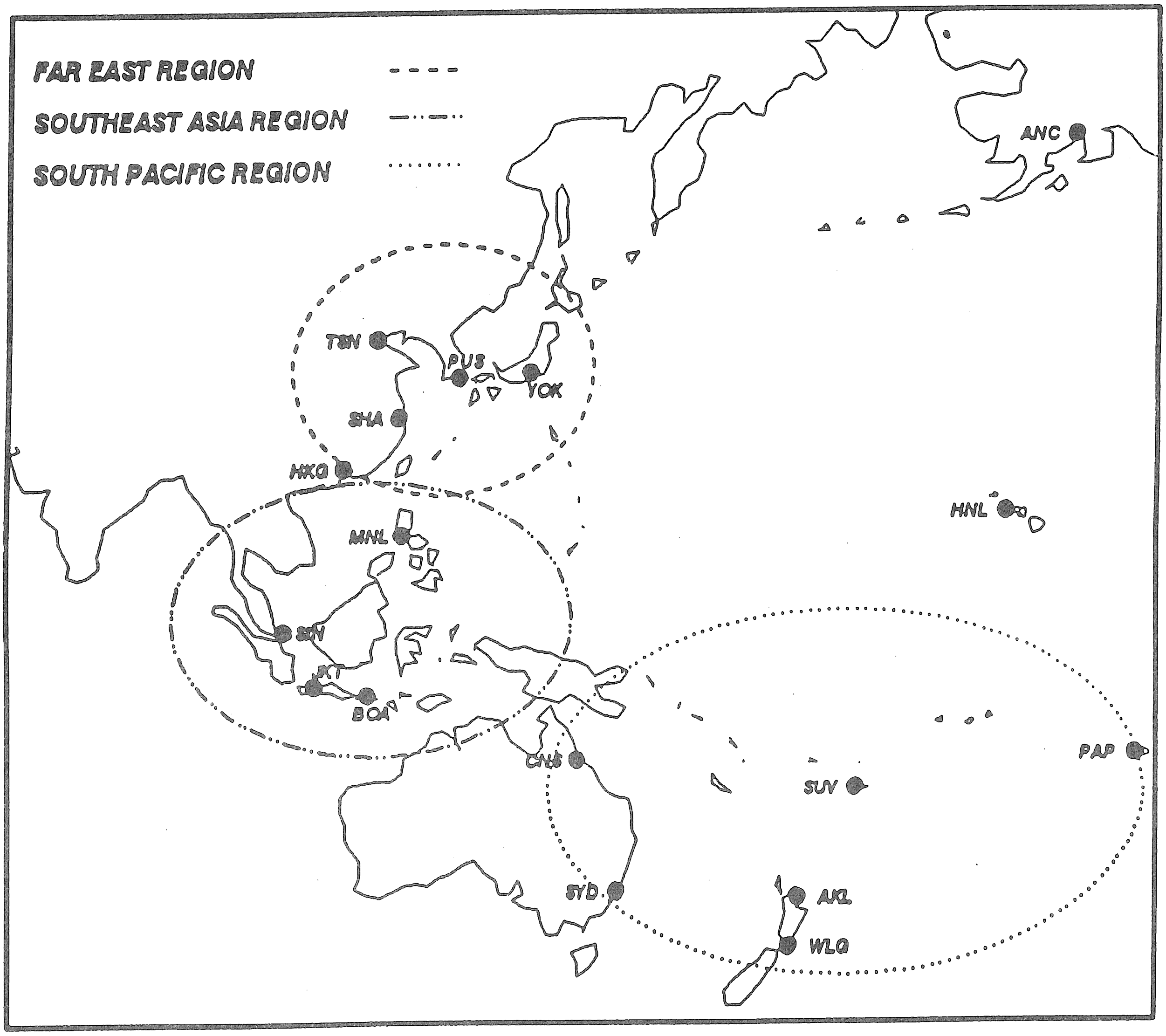
SOUTHEAST ASIA REGION

Destination	Sea Miles	Origin	Sea Miles	Destination
Macau (MAC)	60	Hong Kong (HKG) Southbound	300	Hainan (HAK)
Manila (MNL)	632		803	Haiphong (HPH)
Ho Chi Minh City (SGN)	927		1460	Singapore (SIN)
Bangkok (BKK)	1489		4480	Sydney (SYD)
Destination	**Sea Miles**	**Origin**	**Sea Miles**	**Destination**
Hong Kong (HKG)	1460	Singapore (SIN)	1341	Manila (MNL)
Haiphong (HPH)	1322		1031	Danang (TOU)
Ho Chi Minh City (SGN)	646		831	Bangkok (BKK)
Port Kelang (PKL)	210		430	Penang (PNG)
Langkawi (LGK)	520		640	Phuket (HKT)
Jakarta (JKT)	525		1000	Bali (BOA)
Sydney (SYD)	4275		3012	Cairns (CNS)
Destination	**Sea Miles**	**Origin**	**Sea Miles**	**Destination**
Singapore (SIN)	210	Port Kelang (PKL)	310	Langkawi (LGK)
Penang (PNG)	220		430	Phuket (HKT)

SOUTH PACIFIC REGION

Destination	Sea Miles	Origin		Sea Miles	Destination
Auckland (AKL)	1275	Sydney (SYD)	Auckland (AKL)	1275	Sydney (SYD)
Wellington (WLG)	1236			561	Wellington (WLG)
Suva (SUV)	1735			950	Suva (SUV)
Papeete (PPT)	3306			2120	Papeete (PPT)
Cairns (CNS)	1277			2120	Cairns (CNS)

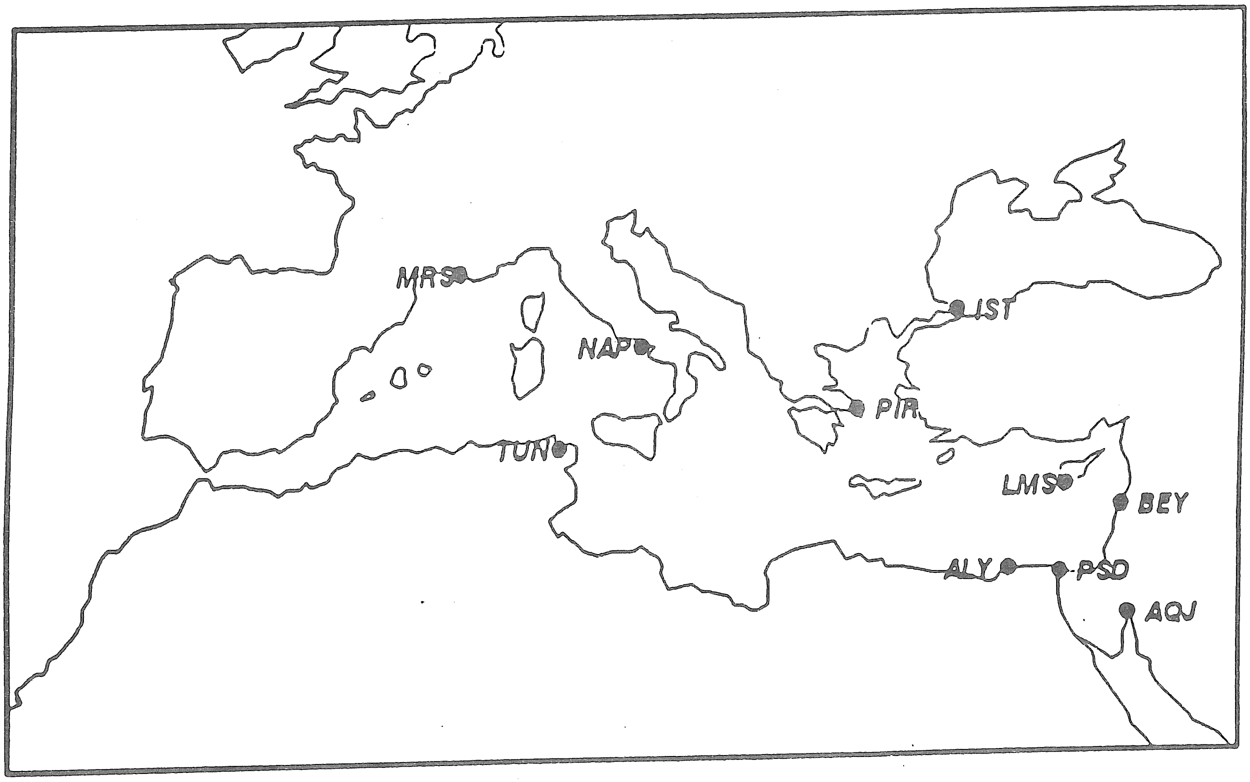
Appendix 3. Major Asian Cruise Market Region



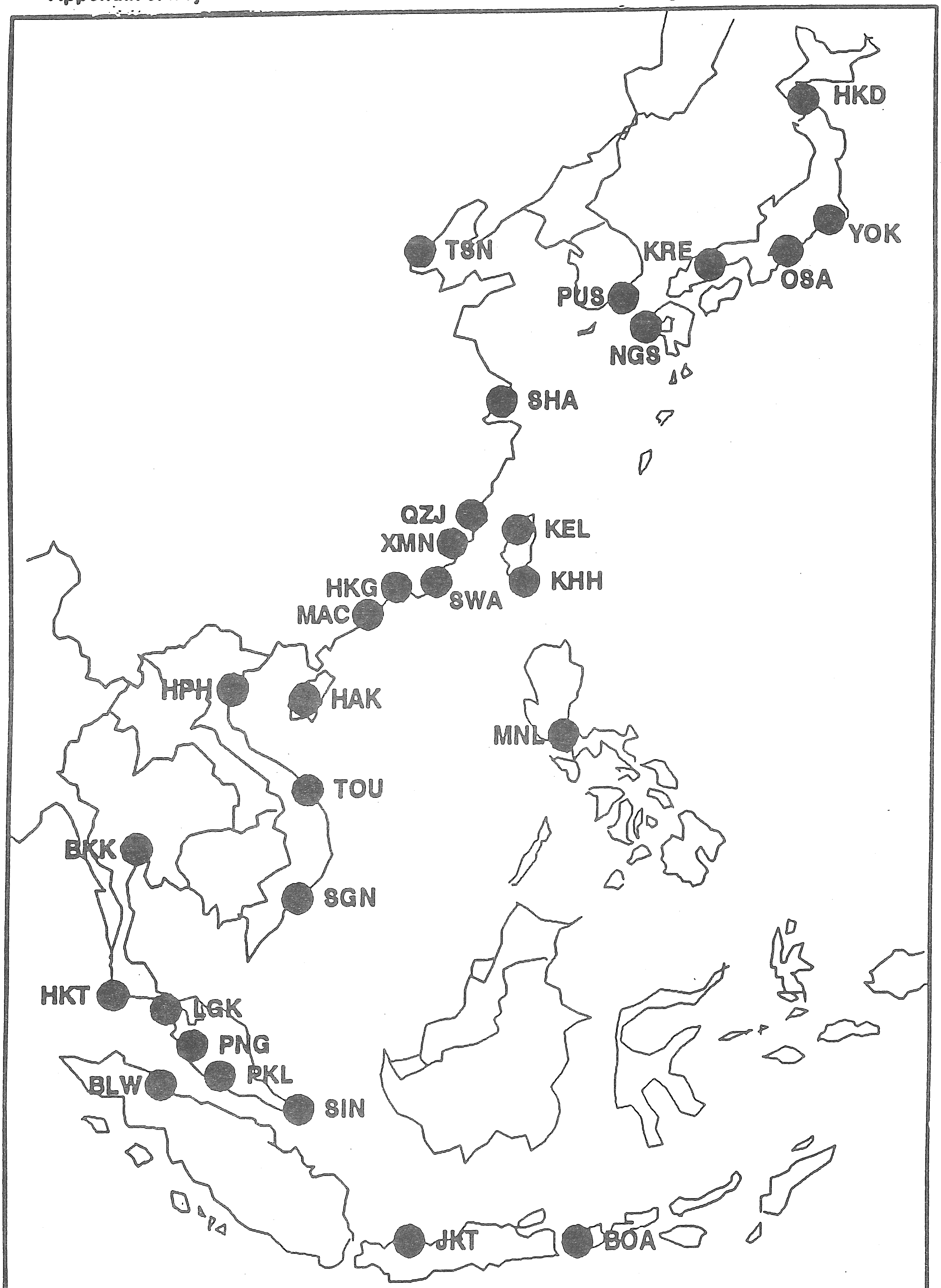
Appendix 4. Major Cruise Ports and Distance Tables in the Mediterranean

Destination	Sea Miles	Origin		Sea Miles	Destination
Beirut (BEY)	132	Limassol (LMS)	Piraeus (PIR)	643	Beirut (BEY)
Alexandria (ALY)	271			593	Port Said (PSD)
Aqaba (AQJ)	595			352	Istanbul (IST)
Piraeus (PIR)	530			729	Tunis (TUN)

Destination	Sea Miles	Origin	Sea Miles	Destination
Tunis (TUN)	309	Naples (NAP)	1071	Limassol (LMS)
Marseilles (MRS)	457		1189	Beirut (BEY)



Appendix 5. Major Cruise Ports in Far East and Southeast Asia Regions



References

1) Boyce, Jon et al., *Ro-Ro Ships and Their Market Role*, London: Fairplay Publications Ltd., 1980.

2) Coggins Jr, Andrew, "Asian Cruise Market - a candidate for multi-tier development?", in *Cruise+Ferry 95* Vol. 1, London: Business Meetings Ltd., 1995.

3) Doy, Gary, *The Quality of Service Index and Passenger Attitudes to Airline Service Levels*, Working papers No.6, Department of Shipping and Transport, University of Plymouth, 1985.

4) Drewry Shipping Consultants, *Cruise Ship and Ferry Costs in the 1990s: The Economic Impact of Increased Safety Demand*, London, 1993.

5) Fairplay Publications, Fairplay Cruise review, London, 1986.

6) *Far Eastern Economic Review*, 11th September, 1986.

7) Fraser Jr, R. J., "The ports of the Russian Far East: a management strategy", *Maritime Policy and Management*, Vol. 21, No. 1, 1994, pp.37-44.

8) Hader, A., *The World Cruise Market*, Bremen: Institute of Shipping Economics and Logistics, 1986.

9) Holt, Jane, *Transport Strategies for the Russian Federation*, Washington, D.C.: The World bank, 1993.

10) Hughes, Eleanor (ed.), *Passenger Shipping*, 4th ed. Middlesex: Key Note Publications Ltd., 1993.

11) Jones, Colin, *Cruiser Management*, Helmsman Books, 1992.

12) Lee, Tae-Woo and Yatsenko, Alexei, "A Survey and Short Study on the Russian Peddler in Pusan", Unpublished paper, Postgraduate School of Maritime Industrial Studies, Korea Maritime University, 1993.

13) Lee, Tae-Woo *et al.*, "The Impact of Privatisation on the Former Soviet Shipping Companies", Proceedings of the Joint International KMI/IAME Conference held in Seoul, Korea, in June 1994.

14) Lee, Tae-Woo and Cho, Sam-Hyun, "Promotion and Development of Sea Trade Routes between Korea and China", A paper presented at the 4th Society for East Asian Studies Conference held in Tianjin in China, 25-26 July, 1994.

15) Lee, Tae-Woo, "Current Changes and Future Prospects in Maritime Transport by Regional Economic Co-operation in Far East Asia", A paper presented at the Conference on the Future Role of Ports in the GCC held in Kuwait, 3-5 December, 1994.

16) Lee, Tae-Woo and Song, Dong-Wook, "Current situation and prospects for ferry lines between Korea, China and Far East Russia", in *Cruise+Ferry 95* Vol. 1, London: Business Meetings Ltd., 1995.

17) Lloyd's List, *Cruise Shipping*, London, 1995.

18) Marti, B. E., "Geography and the Cruise Ship Port Selection Process", *Maritime Policy and Management*, Vol. 17, No. 3, 1990, pp.157-164.

19) Marti, B. E., "Cruise Ship Market Segmentation: A 'non-traditional port case study", *Maritime Policy and Management*, Vol. 18, No. 2, 1991, pp.93-103.

20) McKee, D. L., "Some Reflections on Cruise Ships and the Economic Developments of Small Island Nations", *Canadian Journal of Development Studies*, Vol. 9, No. 2, 1988, pp.249-259.

21) Mentzer, M. S., "Factors Affecting Cruise Ship Fares", *Transportation Journal*, Vol. 29, No. 1, 1989, pp.38-43.

22) Miller, W. H., *Modern Cruise Ships, 1965-90*, Mineola: Dover Publications, 1992.

23) Parker, C.J., "Aspects of Passenger Ship Safety", in *Cruise+Ferry 87*, London: Business Meetings Ltd., 1987.

24) Rahn, H.J., "Effective Shipboard Casino Operations", in *Cruise+Ferry 87*, London: Business Meetings Ltd., 1987.

25) Schule, M. J., *An Analysis of the North American Cruise Industry: Executive Summary*, Washington, D.C.: US Department of Commerce Maritime Administration, 1980.

26) Soon, Lau Teik and Singh, Bilveer (ed), *The Soviet Union in the Asian-Pacific Region,* Singapore: Heinemann Publishers Asia, 1989.

27) Wanhill, S.R.C., "Some Aspects of Cruise Ships", *Maritime Policy and Management*, Vol. 9, No.4, 1982, pp.251-257.

28) Wood, T.W., "The Economics of Mixed cargo and Cruise Ship Traffic in a Port", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. XVI, No. 1, 1982, pp.43-54.

29) Zayas, Bob, *Revenue Management: Does it receive enough attention in the cruise/ferry industry?*, Texas: Revenue Technology Services Corporation, 1995.

30) *Cruise & Ferry Review*, various issues.

31) *Cruise & Ferry Information Magazine*, various issues

* * * * * * * * * * * * * * *

Acknowledgments: The author would like to express his sincere gratitude to the Institute of Marine Studies at the University of Plymouth in the UK for providing him with research facilities in completing this paper. He also greatly appreciate the co-operation and assistance of Mr. Andrew Coggins, Jr. and Mr. Dong-Wook Song in preparing the paper.

「西九州海洋クラスター都市構想」

㈱西日本流体技研代表取締役社長
長崎大学客員教授
小倉　理一

海洋クラスター都市構想は、その地域に住んでいる住民が発想し、自分達で考え、そして行動を起すというような構想です。なぜこういう構想が今出てくるかと言いますと、私どもの感覚では日本の社会システムが明治維新以来大きく変わってきているわけです。つまり、市町村や県といった地方自治体と国はある枠の中でバランスをとって、例えば1つの町の中には病院がいる、スーパーマーケットがいる、ということで、画一的に日本の全ての地域に投資してきました。しかし、産業の空洞化をはじめとする企業の海外移転などで、必ずしも日本に税金が入らず、国の財政が非常にきつくなっています。そういう中で、国土庁は次期全総の考え方を大きく変えようとしています。すなわち、今までのように国の指導でその地域を展開するのではなく、地域住民が自分達の特徴を活かし、広域の地域が連携し、自己責任をもって提案したものに対して国が投資していこうというものです。頑張って何かを提案するような地域には国はどんどんお金を出すが、ぶら下がって口を開けてるだけの地域にはお金を出さないというようなことを国土庁も公言しています。こうした中で、私達の住んでいる地域が一体どうなるかということを考え始め、またこれをどうしないといけないかということでこの構想をまとめ、国土庁、通産省などの省庁もそれに対して非常に大きくサポートしていただいています。さらに、これを住民運動とするために10万人の運動を今、展開し始めています。

私どもが考えていますのは、伊万里、西有田、有田、佐世保、それから平戸、松浦といった佐賀・長崎の2県にまたがる北松浦半島を対象としています。産業の空洞化を踏まえて21世紀、この地域はどうなるかということを考えてみますと、まず一番大事なことは、その地域の経済雇用はどうなるかということです。今までの石炭産業から変わってきて、現在この地域を支えているのは造船産業、水産業、セラミック産業、観光産業です。この4つでこの地域の80％ぐらいを支えています。造船産業は、韓国との関係が非常に密接です。円高の関係もありますが、韓国の現代、大宇などが今、次々と大きいドックをつくっています。また、韓国だけでなく中国、ベトナム、それから最後はインドに、造船産業は移っていきます。そういう中で、日本の造船産業で最後に残るのは、大手の三菱重工と日立造船だけだと言われていますが、造船がその会社全体に占める割合は10％以下で、非常に難しい状況となっています。水産業は公海の方のいわゆる資源の問題などがあり、これも非常に厳しい状況です。それからセラミックは不況業種ですし、観光産業も、ハウステンボスは頑張っていますが、なかなか全体としては難しいという状況です。このような条件を考えてみますと、この地域はあと数年たったら経済的に崩壊してしまうという危険性が非常に高いということになります。その結果、この地域には47万ぐらいの人口がありますが、若い人は全然入ってこなくなり、この地域は消滅してしまう可能性もあるわけです。しかも、この地域は佐賀県、長崎県両県の経済の空白地域となっているため、この地域に住んでいる私達自身が何とかしなければいけないと感じ、一体この地域に何があるのだろうか

ということをゼロから考え直した結果、次のような他所にはないものを見つけることができました。

1番目として浅い海をもっているということです。日本の200mより浅い水域（大陸棚）は、48万km^2ありますが、その約半数が北海道と実はこの地域です。北海道は流氷や波の問題もありほとんど使うことができません。せいぜい流氷の研究所をつくるようなものです。そういう意味で、浅い海を使おうとしたらこの領域、即ち北松浦半島の北、西の方ということになります。200mの足があれば、ここから歩いて韓国、中国に行けるというような浅い海が続いていることが1つの特長です。

2番目は、この地域が昔から社会的、歴史的、経済的に一体感があったということです。それは何かと言えば、松浦党という同じ考え方の領域であったわけです。しかも松浦党は海洋民族です。日本は5分の4が農耕民族、5分の1が海洋民族と言われており、海洋民族の集積がこの地域です。鯨を追って小さい船で海洋を巡っていた人達は、中国、韓国と古くから国際交流を行ってきたという歴史をもっています。

3番目は一周約100ｋｍの半島で、面積は、山手線の約4倍から5倍程度であり、その中に伊万里市、佐世保市、平戸市、松浦市という中核都市が点在しているということです。つまり、回遊性・クラスター性があるわけです。ゼロから考え直したら、こういった他所にはない非常に素晴しいものがあるということで、それを組み合わせて1つの都市づくりをやってみようというのが海洋クラスター都市構想の1つの原点です。

都市形成の中ではスプロール型とクラスター型とがありますが、日本のほとんどの都市は、地形の関係でスプロール型となっており、線で展開せざるを得ません。東京もスプロール型で、線の中の一点がお江戸でそこに病院、学校ができ人が入ってくるということでずっと線上に広がっていき、鉄道もそれに合わせて引かれていきました。日本のほとんどがこういうスプロール型の都市形成で、一番問題なのは、社会資本を溜めることができず、都市計画に費用がかかるということです。

ところが、フランス、ドイツ、オランダ辺りになりますとクラスター型の都市形成が多く見られます。例えば、パリ周辺ではパリが観光と行政、ベルサイユは歴史観光、別の場所で学術研究、工業といったように機能分担され、高速通信網で結ばれるということが現実にできています。これは、適当な経済圏と歴史的、社会的一体感のあるところでないとできません。日本でこういう展開ができる都市形成がどこにあるのか探してみると、日本の中では唯一できるのがこの北松浦半島です。例えば島原半島は、2つの市だから案外全体的な都市形成がなされていませんし、伊豆半島は、新幹線があって線でしか結ばれていません。大隅半島も面積が広すぎるといったように、北松浦半島だけが適当な大きさ（一周100kmぐらい）で4つの市が点在し、しかも周辺には有田町などの色々な町も点在しているというクラスター的な地理特性をもっているわけです。

こうなると、この地域でそれぞれの機能分担をどうするかという問題があるわけです。一般に地方行政は全てを自分で行うというふうに言われますが、1つの行政単位で物事を考えるのではなく、固まり単位で考えるべきだと思います。そしてその中に過去の歴史、文化及び過去から積み重ねられた技術といったものを見つけだし、それぞれの地域が日本一になれるかどうか、或いはなるように組み立てをやってみようということで次の7つのクラスターを考えました。まず松浦クラスター、伊万里クラスター、有田クラスター、それから佐世保クラスター、西部クラスター、平戸クラスターそして内部クラスター、というように特徴のある所を7つのクラスター、固まり群に分けて、この中で今まで培った歴史と文化、或いは日本でトップになれるようなものはどういうものかということを見つけ、それをテーマにしていこうというものです。今まで培ってきたものを全部壊すのではなく、それを旨

く利用していこうというものです。今までの日本の地域活性化は、ハコ物をつくれば地域が活性化するという考え方で、それだけの目的のためにお金が使われましたが、この構想はこの地域にあるハードを旨く使って繋げ合わせる、いわゆるソフトづくりが中心です。どうしても必要なハードだけはつくっていきますが、既にあるハードを旨く利用して、それを結びつけていくという考え方にもとづいています。

そういう考え方から松浦クラスターでは、海と水産・エネルギー、伊万里クラスターでは海と科学技術・物流をテーマにしています。伊万里湾は自然の２つの防波堤に囲まれ、どんな台風が来てもびくともしないという天然の防波堤があります。新たに防波堤をつくると非常に大変だということもありますし、過去の歴史で東インド会社と取り引きをしていた実績もあります。有田クラスターは、海と芸術・セラミックをテーマにしています。芸術の陶器と産業の陶器の区別をきちんとしないと、芸術の陶器だけでは地域経済の発展にはなりません。その区別をしながら、セラミックを行っていくというものです。海との関連はというと、今後、海の中で大きい建物をつくるということが当然起ってきます。その際、チタンとセラミックの複合材料が必要になることを考えてのことです。佐世保クラスターは、海と平和・観光をテーマにしています。海上保安庁、海上自衛隊、陸上自衛隊といった世界に貢献することができるというようなものがあるからです。西部クラスターは海とスポーツ・福祉、平戸クラスターは、海と宗教・歴史をテーマにしています。特に、東洋医学と西洋医学の融合といった東西の融合がこの場所はできるからです。内部クラスターは、海と行政・生活をテーマに、地域のいわゆるワシントンとして共通で行政ができるようなテーマを見つけ、そのテーマでは日本のトップになるというものです。

この構想は、海洋立国オランダのDr. R. E. Watermanが海洋都市構築に際し提唱した開発計画管理システムを基本としています。以前、伊万里で開催した国際海洋シンポジウムに彼を講師として招聘した際、彼が「今の日本の地方自治体で何かレクレーションの強い観光基地をつくろうとすると、ただそれだけをつくってしまう。都市計画、地域計画をするときには少なくとも22のカードを考えてつくらないと成り立たない。例えば安全性への配慮、環境への配慮、生態系への配慮、エネルギー供給への配慮といったようにこれら全てを満たしたものをつくらなければならない。そうしたら１つの市町村ではできない。せいぜい４つぐらいの固まりでしか考えられない。」と言われました。現に、同じような文化センターを色々な所につくっても、全然使い物にならない、或いは使う人がいないという非常に無駄なことが起っています。つまり、１つの行政が22の項目全てを満足させて何かを行うことはもう今の段階ではできないわけです。ところがこの地域が全部仲良くまとまったら、１つ１つのカードが統一され、全てを満足させることができるのではないか、そのためには今からどうすべきかということで５つの戦略をつくったわけです。

まず１つは、たかだか一周100ｋｍの地域に現在松浦鉄道（MR）という鉄道があります。このMRという鉄道を使えば、１周するのに３時間もかかります。これを時間短縮のためにはどうすればいいかということで、モーダルミックスの交通体系をきちんととっていくようにするということです。

２番目として、地域を考える都市づくりを行う場合には内部の経済と雇用をきちんとしなければいけません。将来、私達の子供、孫が定住するためには、そこに必ず産業が必要です。日本は今、産業の空洞化で、製造業が海外に次々と移転していますが、そうではない新しい産業を起そうということで海洋の複合先端産業をつくろうとしています。また、海は韓国、中国と接しており、環境保全の問題も共通で展開できるのではないかと考えています。創造的な新しい産業を起す知恵として通産省に

おいても、この地域の海洋複合先端産業の調査を既に行っています。

３番目の戦略として、日本の人口がこれ以上多くならないため、どんなに定住人口を増やそうとしても、それほど多くは無理だろうということで交流人口を増加させようとしています。つまり、2番目に述べた海をテーマにした独特の産業と観光を連動させ、交流人口を飛躍的に増やしていくというものです。

４番目は、地域住民からの提案ですから地域住民のことを一番に考え、この地域に住んでいる人が豊かな生活をできるようにするにはどうするかということです。即ち、雨が降らなければ、すぐ水がなくなるといったことのないよう、地域住民がより豊かな生活を享受できるように生活支援のネットワークをどうやって張っていくかということを考えています。

５番目は、各市町村が共通で行えることは一緒に行うということです。2010年ぐらいになると、私どもの給料の65％は税金でとられるのではないかと思います。ですから、地方行政自体が融合し、共通でできることは共通でやりましょう、もちろんできないことは各々で行いましょうというような行政の融合が考えられると思います。

この５つの戦略の中で移動、時間短縮の問題を１つだけ例にとって考えたいと思います。例えば、人間が少し足をのばそうというと、おそらくそれは30分ぐらいでしょう。ハウステンボスから平戸まで1時間半から２時間かかると、誰もちょっと足を伸ばそうとは思いません。福岡の場合、地域住民は早く移動したいときは鉄道、自由な雰囲気を楽しむときはマイカー、それから路線バスといったように、用途にあわせて自分達で選択できる手段をもっています。北松浦半島、このクラスターの範囲は、何を使っても見事に全部同じ時間がかかります。全部同じだったら何を使うか。皆様方もそうだと思いますが、マイカーを使うわけです。そして道がどんどん混んでいくわけです。例えば25年前、私は佐世保重工へ通うのに18分かかっていました。今は、車の性能もあがり、道路もよくなっているはずですが、35分かかります。これで豊かさと言えるのでしょうか。この地域であれば答えは簡単で、鉄道を速くすればいいわけです。速くすれば、住民の交通手段がマイカーから鉄道に変わり、これに西九州自動車道ができますと、この地域の人はモーダルミックスの交通体系を完成させることができます。一般に、鉄道といえば大量輸送を考えますが、50万の地域に大量輸送は必要ありません。メルボルンにもありますが、一応時速120kmから130kmは大丈夫だと言われるミニレールであれば8億ぐらいとコストが安く、しかもMRの土地があります。これに中心点を設け、ハブのように結んでいけば、この地域の交通ネットワークが張れるわけです。そして、例えば佐世保から夕日が沈むのを見ながら平戸へ行くサンセットトレインが10分で行けるというような格好になるわけです。

こういった交通ネットワークができれば、この下に電気、ガス、上下水道といったものを全て通すことができます。関空が全部このように行っているそうです。それだけではなくて、このネットワークの中に光ファイバーを通して、それをハウステンボスと結び、2010年には二方向通信の体制をとることもできます。つまり、鉄道は人や物の移動だけではなく、情報や生活支援のための移動にもつながります。例えば、ネットワークの中心に共同の病院があれば、少し離れた離島からでもそれほど時間をかけずに通うことができるわけです。また、伊万里であれば国際物流としてのコンテナ港です。私は、釜山港をハブ港にして、いわゆるコンテナフィーダーによってもってくるということを考えています。青島、上海、基隆とも、そういう格好でもってくるわけけです。こういった物流、それから各々の特徴ある所を結んでいき、全てが日本でトップのものをもってくるようにしようと考えています。１番の戦略についてだけですが、このように鉄道を少し速くすれば、この地域を色々な面で満足

させることができるわけです。

国土庁も次期全総の地域連帯では、是非これを採用したいと言われており、また、これを宣伝してほしいということで、次期国土計画の終了する2010年に合わせて、2009年の3月までにこの構想を３段階に分けて展開していきたいと考えています。

第１段階は、平成７年から平成10年ぐらいまでを考えています。今からの地域は住民が考えて住民が行動しないといけない、住民の責任のもとで行うということを自覚するための地域住民運動を商工会議所や市町村とともに展開しています。例えば、松浦市の人は伊万里市を知らない、ということのないように、お互いに行政間の交流を行おうとか、機能分担の話をしようという地域住民運動が今起っており、各クラスター全部合わせて10万の住民運動が今年度いっぱいで完成する予定です。

第２段階は、平成９年に次期全総が決まります。この中で、この地域が21世紀の日本の新しい国土づくりの実験場所、スタート点としてモデル地域の指定をとり、国土庁の基本計画、それから各省庁の詳細計画に反映させていきたいと考えています。私は、伊万里に広域のFAZを適用していただく形でモデル地域の指定を是非とりたいと考えています。

第３段階として、これを実行していく中で一番大事なことは、例えば、西九州自動車道にしても何年何月何日までに完成させてほしい、また完成すればこういう経済的な効果がある、ということを住民の方からきちんと提示できるような計画でなければならないということです。

親和銀行が大型コンピューターを使って推定したところでは、この地域がこのまま何もしなければ、現在49万の人口が30万から40万ぐらいに減少します。特に佐世保は25万が13万から17万くらいになります。それから、1,100万の交流人口も800万ぐらいに減っていきます。ですから最低で見積もっても、消費額は5,000億のマイナスになります。ところが、このクラスター構想を展開しますと、人口が49万から74万、これでも低い方で、だいたい100万ぐらいに増加します。また、交流人口も1,100万から3,000万となり、消費額は最低でも年間9,000億円ぐらいの展開ができるだろうということです。

この構想はあくまでも各々が今までもっているハード、ハコものを旨く使い、それを有効に特徴をもってつくりあげるソフトを意味します。ハード面では、西九州自動車道や伊万里の国際貿易港があります。伊万里港もハブ港などを狙うのではなく、釜山と旨く連携し青島、上海、基隆、香港と連絡するようなコンテナフィーダーで充分です。面白いものでは、海上保安庁の方で現在つくっている緊急災害救助船や海洋科学技術センターの基地といったものもあります。ですから、まずあるハードを使ってどういうふうにして知恵を出していくか。そして最低これだけは必要だという都市づくりがこの海洋クラスター都市構想です。今までは画一的な教育が行われていましたが、今からは個性が出て各々多様になっていきます。多様な人間にある生体リズムをきちんと考えながら、住めるような地域社会をどうつくるかということが重要になってくるのではないでしょうか。

ある韓国の方が私にこのようなことを言われました。「人間は運命と宿命と天命の区別をしないといけない。運命は自分の前にあるもので、切り開くことができる。宿命は後ろからくるので、察知できる。天命は心清らかにしたら聞こえるものである。」実はこの構想は、この言葉がきっかけになっております。自分達の地域づくりは自分達の前にあるもので、自分達の努力で切り開くことができます。また、その地域に培われた文化、歴史、技術といった過去をきちんと把握し、それをどう活かしていくか察知することができます。そして最後に心清らかにし、政治的、野心的なものを排除すれば、必ずどうすればいいかわかるはずだということです。この考えが、海洋クラスター都市構想の一番の原点となっているわけです。

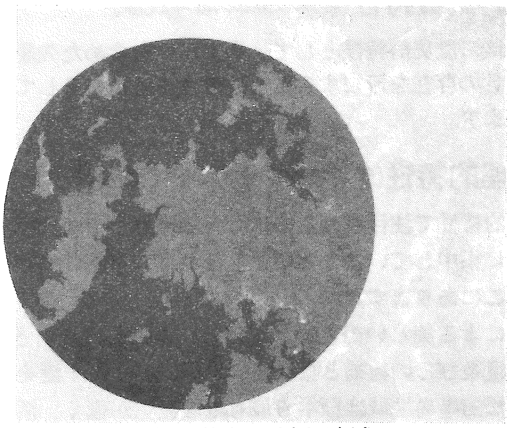
参考資料

1 海洋クラスター都市構想とは

■本都市構想における対象地域の動向とその必然性

海洋クラスター都市構想は、多様な価値及び価値観を有する地域と、そこに住む人々が自らの発想や選択と責任の下に自己実現を図れるような安全で質の高い地域の形成を目的としたものです。特に長崎県・佐賀県にまたがる北松浦半島は、歴史・社会・経済的に一体として長く存在し、また我国最西端に位置している点で21世紀の東アジアとの関係を念頭におき、個性や独自性を伸ばした地域都市を形成する必要があります。

本構想は、そうした地域の行政が互いに機能を分担し、そして有機的に融合するために、住民・企業・さらには非営利団体等の多様な主体が参画して「多様性体リズム対応型日本社会の構築」の次世代モデルともなる広域地域活性化方策の一つなのです。

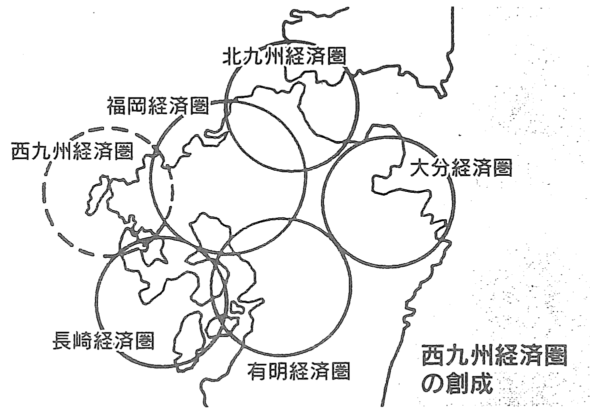

都市構想の対象地域

●都市構想対象地域

本都市構想の構成地域は、長崎県及び佐賀県の県境をまたがり、異なった行政の枠を越えて、北松浦半島を母体として、これに影響を及ぼす地域を含めた広域圏です。

●経済圏の空白地域〈西九州経済圏の創成〉

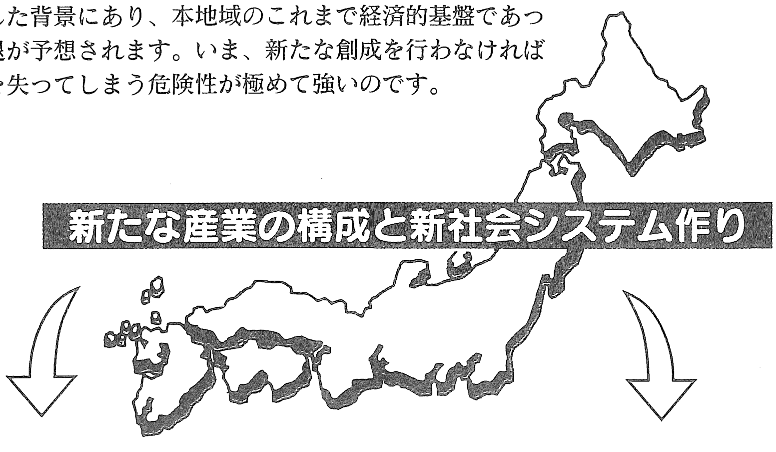
九州は、福岡経済圏・北九州経済圏・有明経済圏・長崎経済圏・大分経済圏により形成されています。しかし、長崎県の北部と佐賀県の西部は、経済・社会・歴史的に一体として存続してきたにもかかわらず経済の空白地域となっています。ここに海洋クラスター都市構想をもとに西九州経済圏の創成が必然的に考えられます。



●本地域の経済的・社会的基盤とその動向

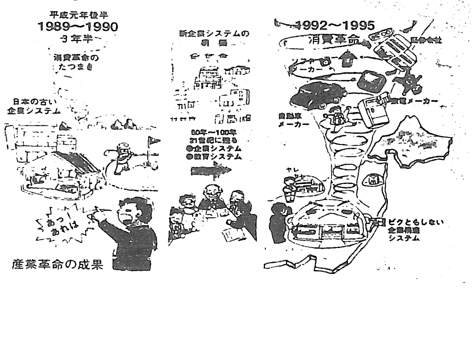
日本の産業各分野で急激な円高の進行と定着化を背景に、生産の海外シフトが進み、空洞化懸念が強まり従来の産業構造を根底から崩し始めています。そして、これまで地域を支えてきた親企業と下請け企業の関係も急激に崩れ始めています。

産業のみならず、金融・港湾の空洞化の現象も現れ日本の社会システムの大きな変革を余儀なくされています。そうした背景にあり、本地域のこれまで経済的基盤であった造船・水産・観光・窯業の衰退が予想されます。いま、新たな創成を行わなければ本地域は、社会的・経済的活度を失ってしまう危険性が極めて強いのです。



大変革ー1(消費者意識の変化)

大変革ー2(産業の空洞化)



2 潜在的資産の再発掘

■人的資質特性(国際交流の海洋民族)

本地域の歴史的特性として、東アジアを含めた先駆的な交易活動を行い、南北朝鮮時代には、地域的な連合体として活動を行った松浦党の存在を無視することはできません。そして、その精神は現代の当地区の人々の潜在心理の中に脈々と生き続けていると思われます。

■地理的特性(豊かな海洋を持つ安定地盤·東アジアに最短のクラスター的特性)

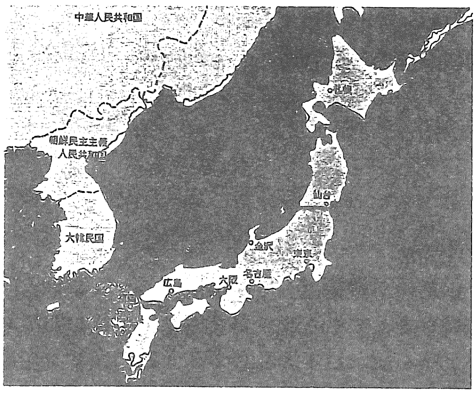
(1)自然的特性で注目されるのは、大陸棚として朝鮮半島・中国大陸まで続く、利用しやすく扱いやすい浅い水域が北松浦半島の西北部に集中していることです。これは、日本の大陸棚の約半分を占めるもので、無限の可能性を秘めた魅力的かつ広大なエリアがそこにあります。

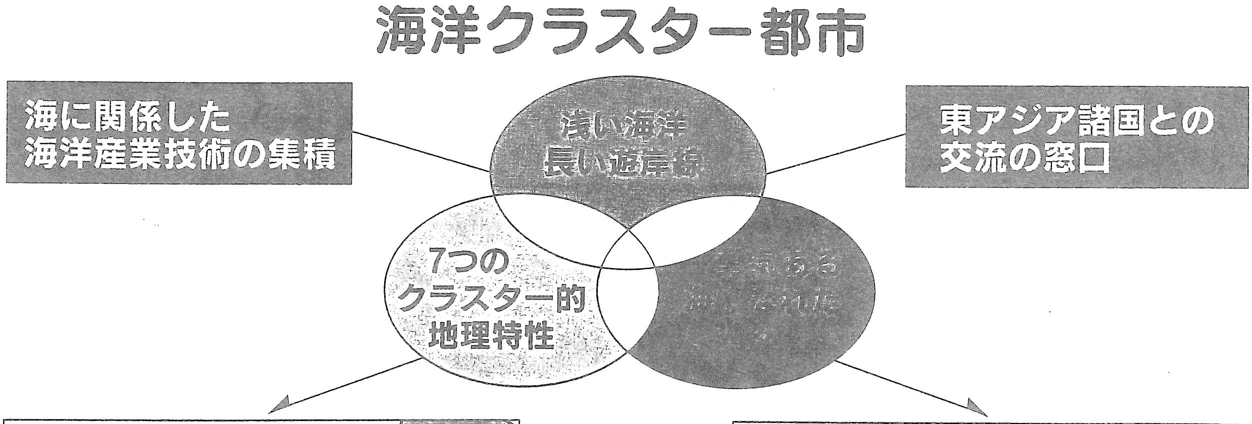
(2)多島による美しい海と島と夕日は、地域住民を引きつけ、外部地域からの観光客にも好評です。また、天然の良港を多くもち、旧軍港及びその候補となった佐世保港・伊万里港を有しています。

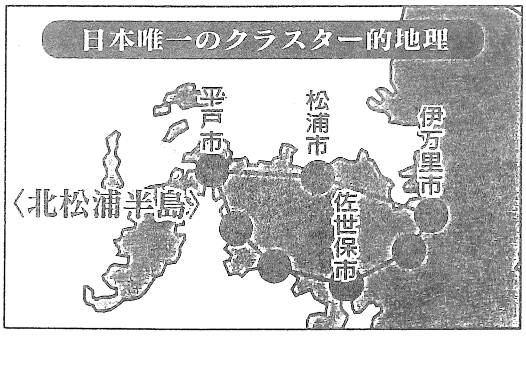
(3)本北松浦半島地域は日本で最も地震発生が低く、活発な活断層も全くありません。そして、多島に囲まれた良港は、天然の防波堤で守られているといえます。

(4)歴史的に本地域は、東アジアとの交流により、多くの文化・技術が最初に入ってきた地域です。これは現在でも東アジアとの文化・経済の交流において優れた立地条件であるということです。

(5)日本の都市に多く見られる様な、人口の増加により周囲に拡大したスプロール型の都市形成に対して、本地域は、1周約100km程の円形の周辺に都市が形成されており、合理的な機能分担と有機・結合が交通体系の確立次第で可能です。





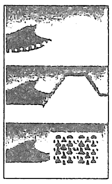


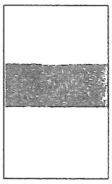
3 都市開発計画管理システム

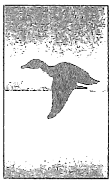
本地域は、浅い海洋に接続した沿岸を有しており、その開発には、海と内陸の共生を原点とする必要があります。海洋立国オランダのDr. R.E.Watermanは、海洋都市構築に際し、開発計画管理システム(Plan Development Management System)を提唱しています。本海洋クラスター都市構想は、このシステムを基本概念としています。

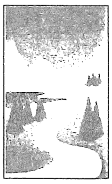
地域の活性化をはかる場合、観光とか企業誘致の観点のみで行うものでなく、都市開発計画にあたり、総合的に配慮すべき下記の項目の相互組合せとして考えることが必要です。各々の市町村が単体で、すべての項目を満足することは出来ず、満足できたとしても地域住民に多大な社会的負担を強いることになります。したがって、各市町村が互いに協力融合することによって広域的にPDMSが成り立つのです。

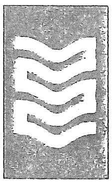
■開発計画に当って配慮すべき項目

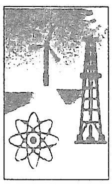
01 
安全性への配慮
洪水、台風、地滑り、地震、地盤沈下等

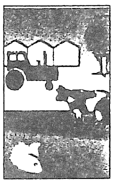
02 
環境への配慮
海水、水、空気、土地等

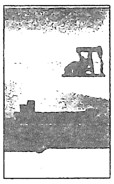
03 
生体系への配慮
原生動物を含めた動物生体系
プランクトンを含めた植物生体系

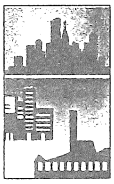
04 
景観への配慮
開発と保護

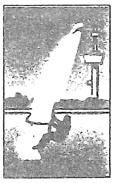
05 
水資源の管理に対する配慮
水量や水質

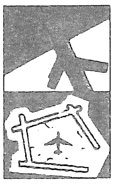
06 
エネルギーの供給への配慮
天然ガス、石炭、石油、電力

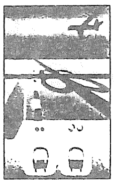
07 
農業、水産業、林業に対する配慮

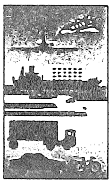
08 
鉱業に対する配慮
石材、砂、砂利

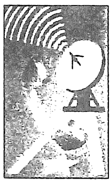
09 
住宅や産業用地の配慮

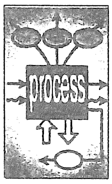
10 
観光やレクリエーションの配慮

11 
流通機能の配慮
港湾、空港、鉄道、高速自動車道

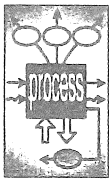
12 
社会基盤の配慮
域内道路、鉄道、航路、航空路

13 
交通手段の配慮
自動車、鉄道、バス、船、飛行機

14 
情報通信の配慮
CATV、インフォメーションスーパーハイウェイ

15 

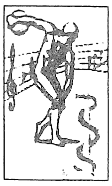
環境浄化への取り組み
海、川、土地、空気

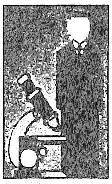
16 

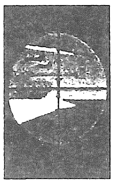
資源リサイクルへの取り組み
無機・有機ごみ処理、廃棄物処理

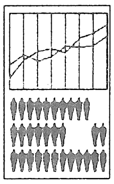
17 

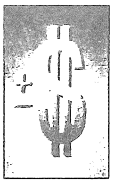
政府機関、民間団体、市民グループ住民等の連絡系への取り組み

18 
文化、宗教、スポーツ、福祉に対する配慮

19 
教育と研究への取り組み
人文科学系　教育体制
自然科学系　教育体制

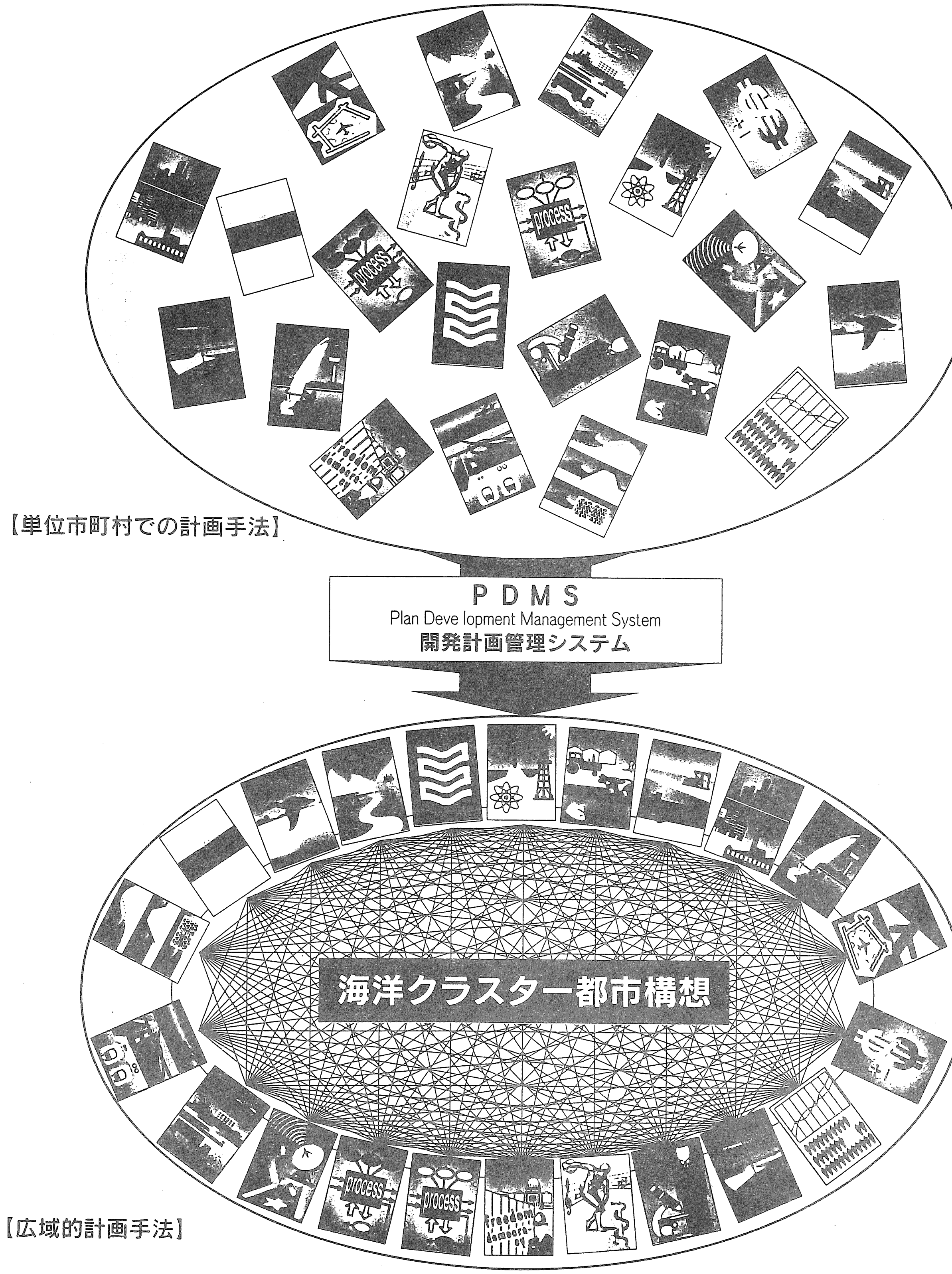
20 
安全保障への配慮

21 
経済と雇用への取り組み
商業・工業等の経済活性化と雇用拡大

22 
財政確保

4 都市開発計画の手法

各クラスターが特徴を持ち、特異性を生かし相互に有機的結合をすることによりすべての項目を考慮した豊かな地域づくり、さらには活性化をはかることが、本海洋クラスター都市構想の基本概念です。

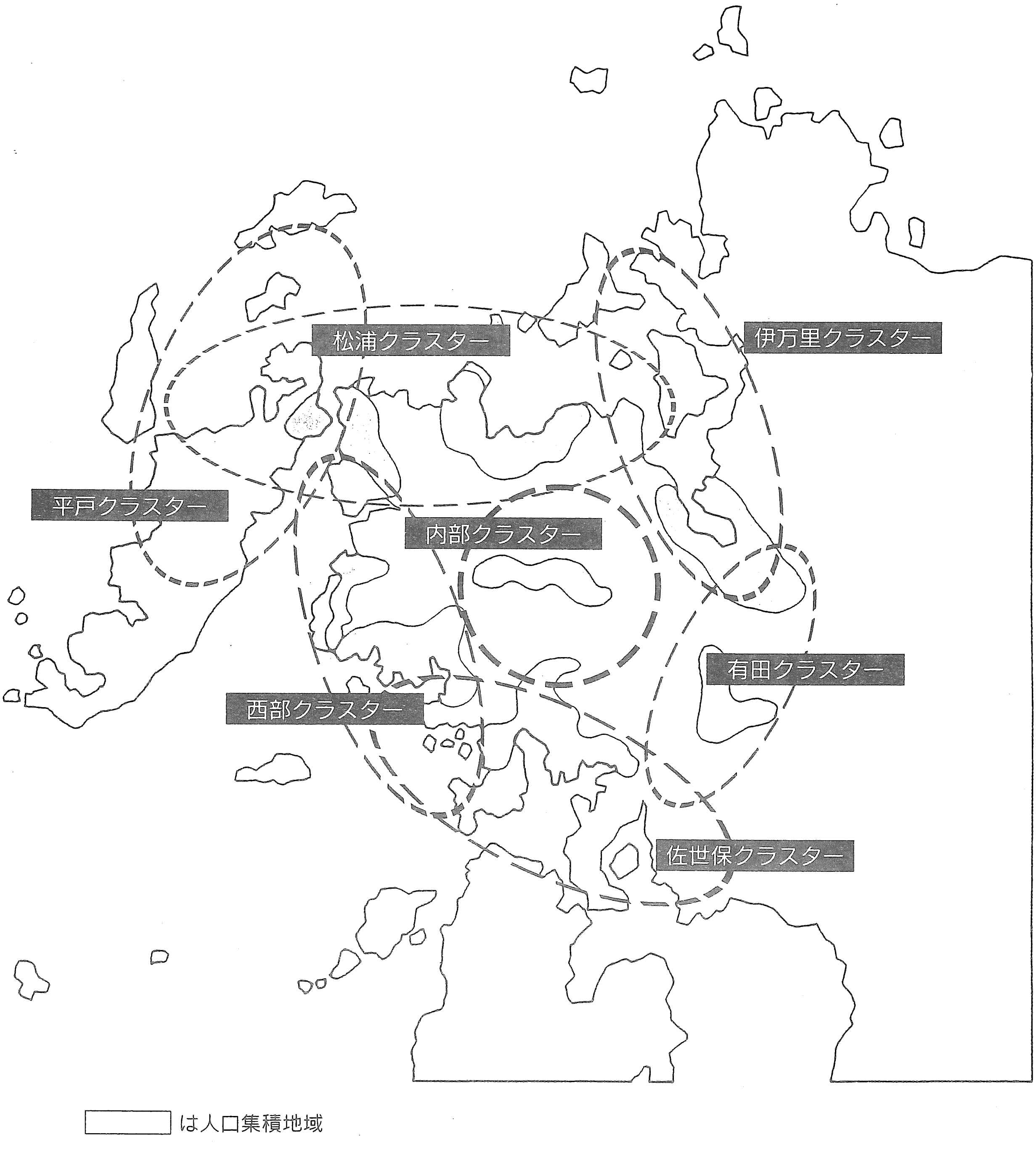


©R.E. WATERMAN 1992

5 海洋クラスター都市構想の基本概念

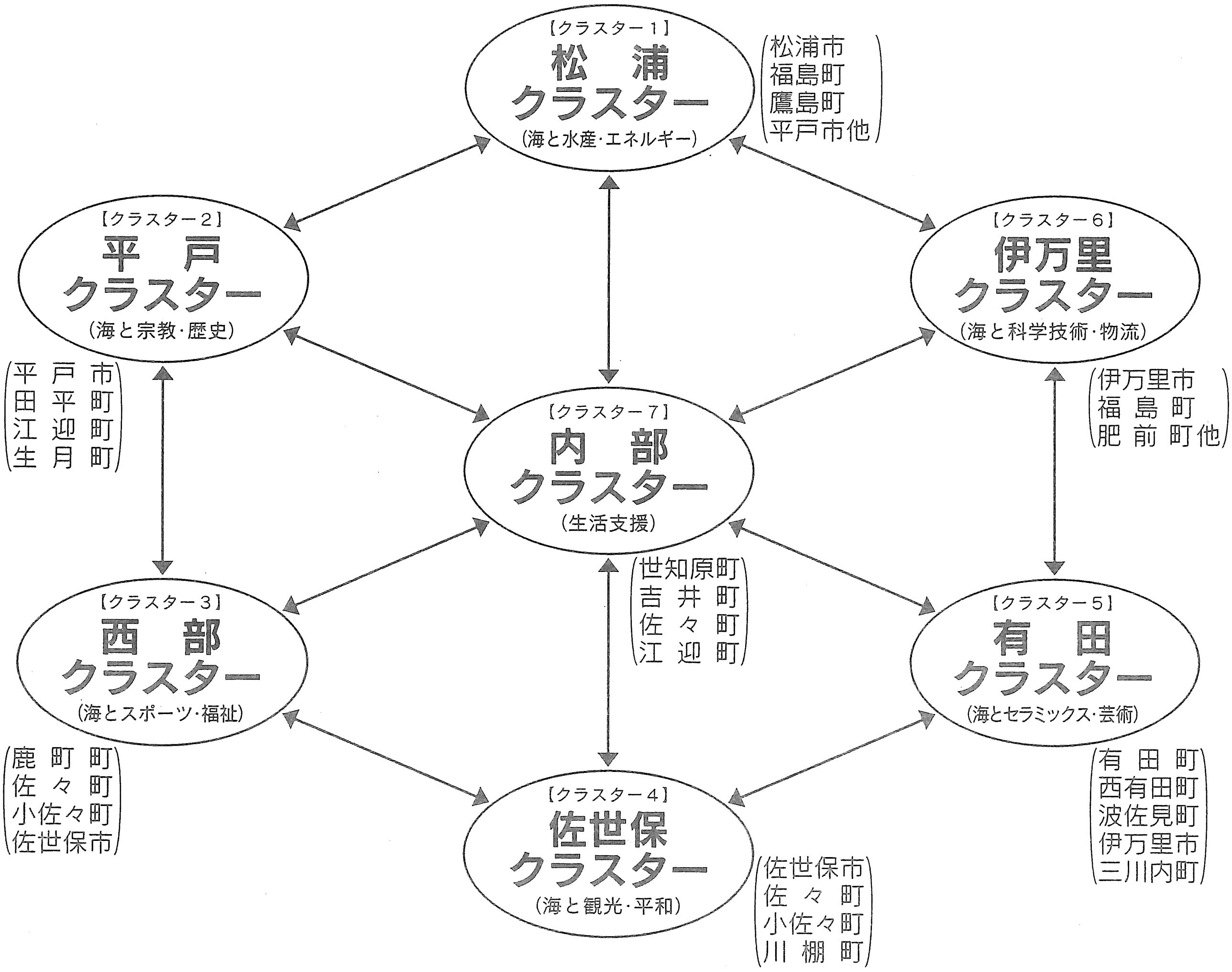
わが国内では本地域しかない広域地域でのクラスター特性を有し、東アジアとの交流の最短地であり、周辺に浅い海洋・豊かな資源を持ち、しかも安定した地殻の上に勇気ある海に慣れた人々と歴史を有する本地域は、都市計画ソフトを確立し情熱を持てば、次世代の多様な価値観を有する人々が自らの選択と責任の下に自己実現を図れるような安全で質の高い広域融合都市を形成することができるのです。

■対象地域クラスター区分



6 各クラスターの機能分担と有機的結合

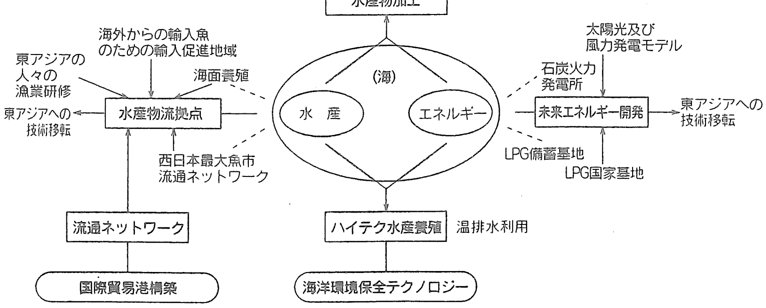
本都市構想は、海に関連した7つのクラスターで構成され、それぞれのクラスターが有する個性や独自性を主体に機能分担を行い、合せて経済的・社会的な有機的結合をはかります。



7 各クラスターの機能分担

【クラスター1】
松浦クラスター

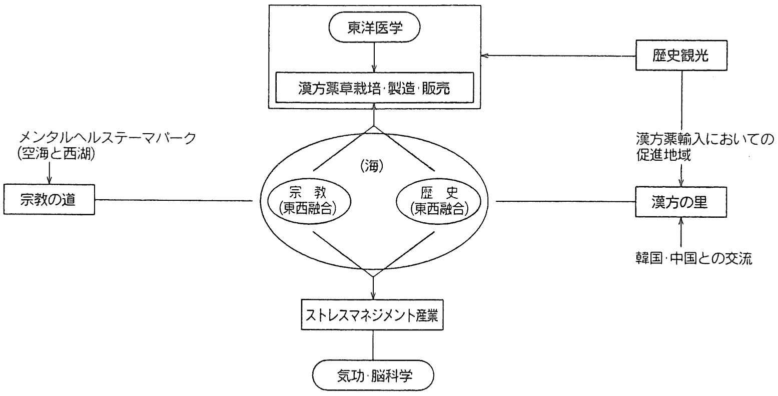
(松浦市・平戸市・福島町・生月町
田平町・鷹島町・大島村)



海と水産・エネルギー

このクラスター地区は、沿岸伊万里湾として海面養殖が盛んで、生産高も長崎で有数です。西日本魚市をはじめ、九州西方海域水産資源の集積場所でもあり、国際貿易港になりうる可能性を持っています。さらに、松浦火力発電所やLPG備蓄基地がすでに稼働しており、エネルギーと水産を融合して、わが国の将来のハイテク水産業やその技術構築をすることの出来るクラスターです。そして、この分野で、わが国の中で特化し、産業と雇用だけでなく技術開発や研修を通して、東アジアへの技術移転に貢献を計ることも出来る地域です。

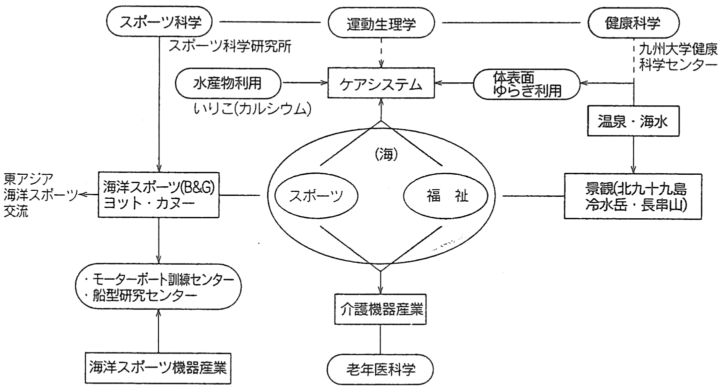
【クラスター2】
平戸クラスター
(平戸市·田平町·江迎町·生月町)



海と宗教·歴史

本クラスター地区は、近代工業による経済発展よりも、潜在的・精神的な資産である宗教を基盤として21世紀に発展させる脳科学を推進させる地域です。特に次世代医学は西洋医学だけでなく、東洋医学との融合による医学の構築、気功等の東洋の伝統的手法を用いたメディテーションとなります。これに伴う有機農業による漢方薬材料の栽培・加工・販売は、高齢者に適する産業です。また、西洋からの宗教だけでなく、空海の真言密教との関係があり、東西融合の宗教や歴史を用いた産業と観光を結び付ける地区でもあります。

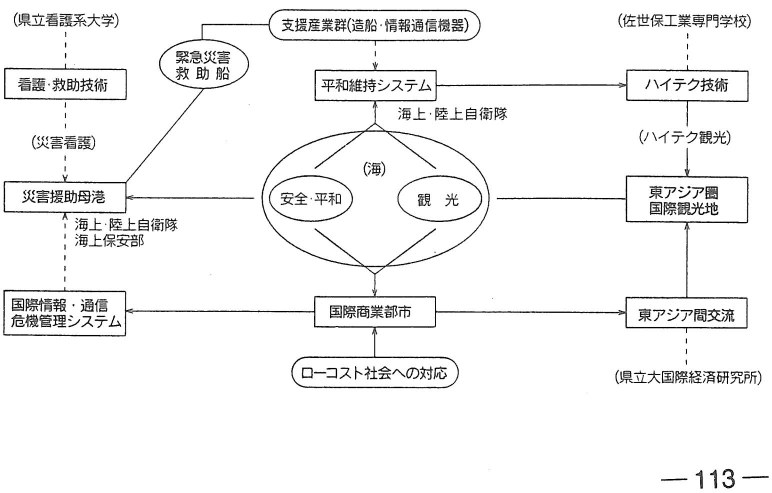
【クラスター3】
西部クラスター
(鹿町町·佐々町·小佐々町·佐世保市)



海とスポーツ·福祉

本クラスター地区は、水産及び水産加工で特化したところですが、地区経済を考えるとき、これを販売するシステムが必要です。さらには、成長市場である医療福祉関連分野で老人介護機器産業の誘致・創成も考えられ、海水や温水利用、九州大学や長崎大学と共同で独特な医科学をつくり出し、21世紀の高度福祉社会のモデル地区になりえます。そして、自然塩や海洋生物の栄養素をバイオテクノロジーの利用で加工・販売することにより産業と福祉を結び付けることが出来ます。また、本地区では、海洋スポーツのメッカとして科学的トレーニングを展開し、東アジアとの交流、さらに福祉に結び付けることが出きる地区です。

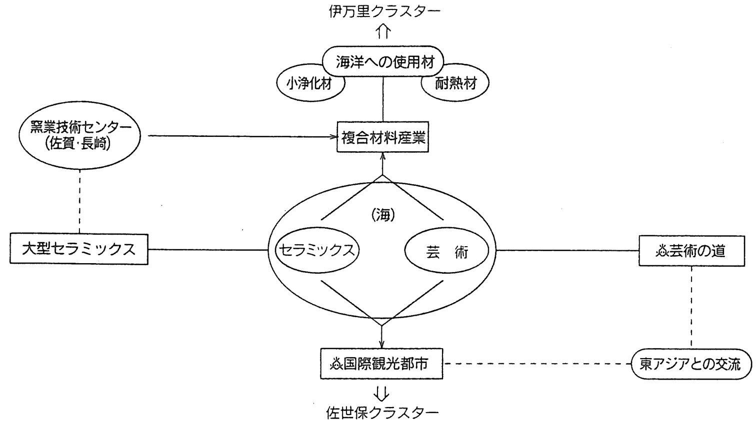
【クラスター4】
佐世保クラスター
(佐世保市·川棚町·佐々町·小佐々町)



海と平和·観光

本クラスター地区は、佐世保市をを中心とした国際商業地区です。主として九十九島や大村湾の景観(観光と)海上自衛隊や米軍の基地及びその支援産業群から構成されています。世界平和維持への貢献と東アジアとの国際間協力の中で災害救助(緊急災害救助船等)への貢献は、今後の世界での日本の重要な位置づけとなります。そのために、災害援助システムの確立と県立看護系大学等の災害援助・看護の人材育成機関設置は不可欠です。また、佐世保工業地帯や工業団地、小佐々工業団地には、支援産業群があり、必要な支援修理技術や、西日本で唯一の海上交通安全確認等がシュミレート出来る技術が確立されています。

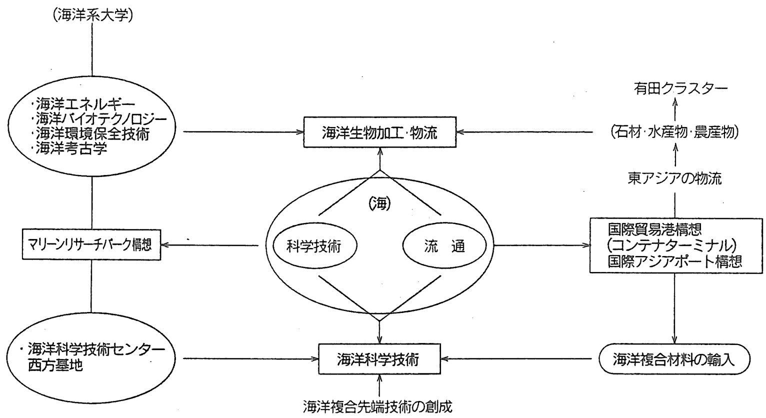
【クラスター5】
有田クラスター
(伊万里市・有田町・西有田町
波佐見町・三川内町)



海と芸術・セラミックス

本クラスター地区は、有田焼・伊万里焼に代表される日本で屈指の陶器の地区です。芸術としての窯業と先端技術としての窯業のバランスをとり、この分野でわが国でも秀でた地区となる可能性をもっています。芸術面では、炎の博覧会をきっかけに「炎芸術の道」や「駅」を完備し、伊万里大川内山から佐世保三川内までを結ぶ陶器のドラマ作りが必要です。先端技術としては、セラミックスとチタンの複合材料を開発し、海洋機器や海洋構造物への利用、海水や真水の浄化への応用を計り、東アジアとのジョイントリサーチを展開することが出来る地区です。

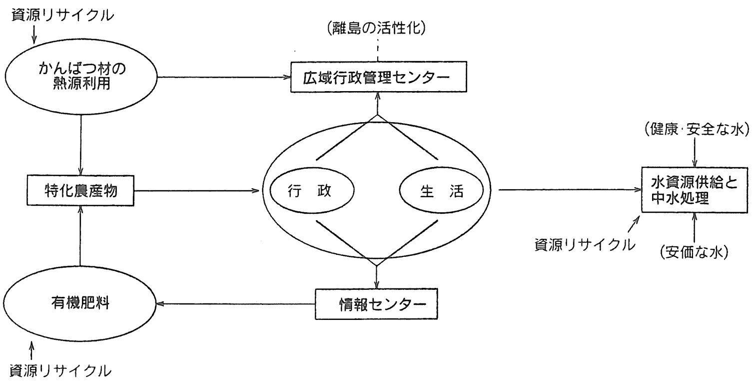
【クラスター6】
伊万里クラスター
(伊万里市・福島町・鷹島町
肥前町)



海と科学技術・物流

本クラスター地区は、古くから東インド会社と交易を行っており、伊万里湾には、天然の2段の防波堤と港湾用地を合わせ持っており、国際貿易港として利用することができます。また、海洋関連産業・海洋研究機関・国立大学海洋実験施設や福島町の海洋浄化技術、鷹島町の海中考古学としての調査等、海洋科学技術の振興が活発でもあります。水産加工団地では、水産物加工だけでなく、海洋バイオテクノロジーを応用した発展が考えられます。伊万里市では、マリーンリサーチパーク構想が打ち出されており、このように海洋に関する科学技術の情報発信地区となりうる地区です。

【クラスター7】
内部クラスター
(佐々町・吉井町・世知原町・江迎町)



海と行政・生活

本クラスター地区は、広域地域の中央に位置し、農産物の生産で有名な豊かな田園地帯です。さらに、水資源も豊富で、本広域地域住民の豊かな生活の支えを行う地区となります。また、住宅用地も十分に完備され本地域の行政融合の中心となる、いわゆる西九州経済圏のワシントンとなる可能性を持った地域です。

8　5つの都市構想戦略プログラム

戦略プログラムⅠ

時間短縮のための知恵
――交通ネットワークシステムの構築――

鉄道・バスさらにはマイカーのようないろいろな交通手段を効率的に組み合わせ、本地域の活性化に結び付くモーダルミックス移動システム、即ち本地域内ハブ交通網の構築及び東アジアとの海上物流システムの構築。

戦略プログラムⅡ

創造的な新しい産業を興す知恵
――海洋複合先端産業の創成――

従来集積されている海に関係する技術(造船・水産・セラミックス及びマリンリゾート)を結び付け、融合させ、新しい海洋科学及び産業を本地域に興す。

戦略プログラムⅢ

交流人口を増加させる知恵
――観光と産業の連動――

日本で初めて海洋複合産業を観光資源としてみなし、従来の観光と連動させることにより交流人口を増大させる。

戦略プログラムⅣ

地域住民のよりよい豊かな生活が出来る知恵
――生活支援ネットワークシステムの構築――

交通網は物や人の移動だけでなく、情報・電力・エネルギー・水等、生活医療支援をおこなう血管網となる。

戦略プログラムⅤ

地域住民の社会的費用負担の増大を押さえる知恵
――地域行政の融合――

21世紀には、国民の所得の約半分は社会的費用としての負担となるため、地域社会の二重・三重投資をやめ、効率的な地域社会システムを構築する。

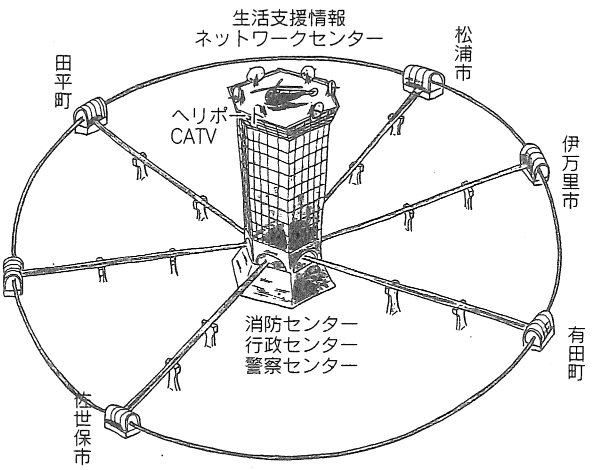
9 経済的効果と新しい国土づくりへの波及効果

海洋クラスター都市構想が実現された場合、本地域の人口は、現在の約49万人から5割増しの約74万人へと増加することが予想され、交流人口は、現在の延べ約1,100万人が約3,000万人に増加するものと予想されます。これらの人口増による年間消費額の増大は、住民人口増によって、約3,600億円、交流人口増によって、約1,900億円が見込まれます。その他、企業や公共法人の消費増が約9,000億円見込まれます。

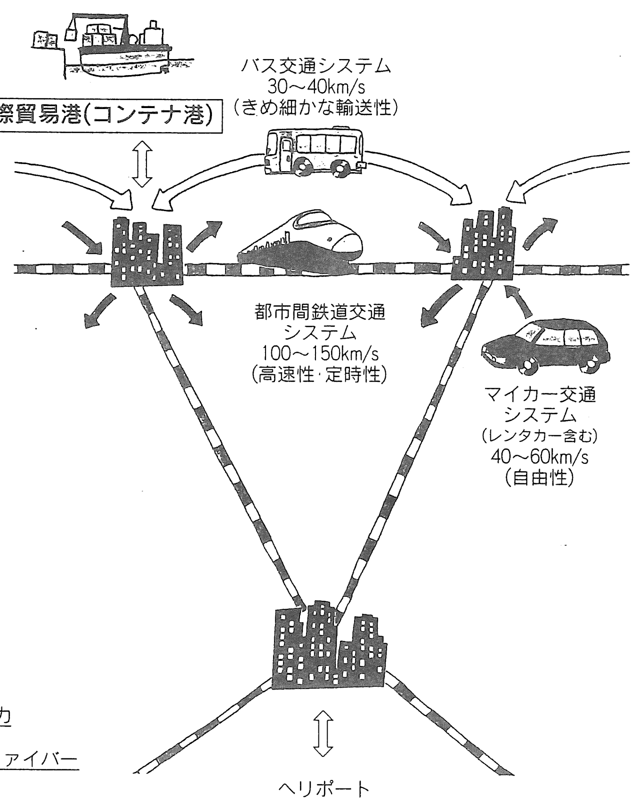
また、この海洋クラスター都市構想を実現するために必要な総投資額を10年間で３兆円と想定すると、経済的波及効果(2次効果まで考慮)は、海洋クラスター都市建設関係で年間約5,000億円、消費増で年間2兆4,000億円が見込まれます。また、雇用の波及効果は、海洋クラスター都市建設関係で年間約5万人、消費増で約41万人に達するものと予想されます。

このような経済波及効果は、1985年の長崎県産業連関分析をベースにしたものですが、海洋クラスター都市によって、経済効率化がより進むことが予想されるため、経済波及効果はさらに大きくなる可能性があります。

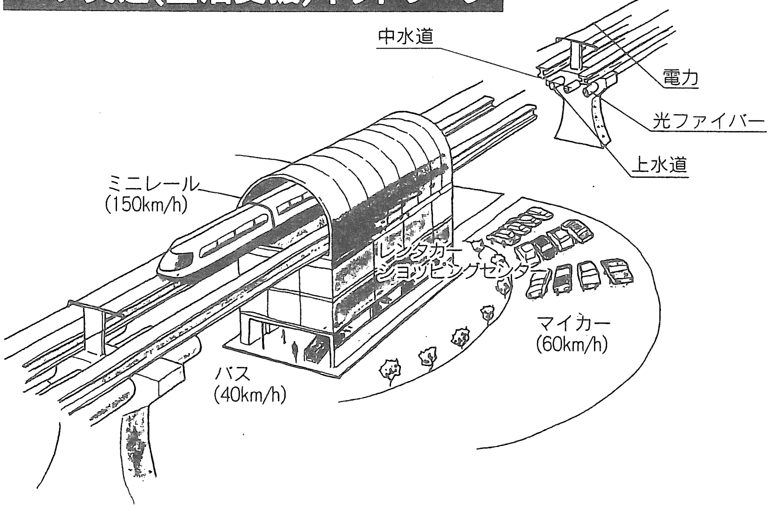
本地域は、自然環境に恵まれているだけでなく、アジアに向けて開けた地域であり、このような広域的な都市構想を大胆に展開することによって、地域を活性化させ、「21世紀は西九州の時代」を実現できるのです。



モーダルミックス交通体制



ハブ交通(生活支援)ネットワーク



この機関誌は、「東アジア学会設立５周年記念大会」及び「日韓東アジア学会合同研究会」の録音テープと関係資料をもとに、東アジア学会事務局並びに当学会世話人の小川雄平西南学院大学商学部教授で編集したものです。

東アジア研究（東アジア学会機関誌）

発行日：1997年３月
発　行：東アジア学会
（事務局）財団法人　国際東アジア研究センター
〒803　北九州市小倉北区大手町11-4
北九州市大手町ビル６・７階
TEL 093-583-6202　FAX 093-583-6576