

釜山港を通じたの貿易状況

—特に関釜交流を中心として—

韓国・釜山 高神大学 朴 昌 式

目 次

- (1) 序論
- (2) 環東北アジア太平洋の相互依存関係
 1. 経済的な特徴
 2. 相互依存関係
- (3) 環東北アジア太平洋の域内交流を現状
 1. 域内交易推移と依存度
 2. 域内交流展望
- (4) 物流環境変化と内陸輸送の需要予測
 1. 輸送手段別需要の分析と輸送経路
 2. 手段別分担率と輸送需要予測
- (5) 物流産業の整備と物流合理化
 1. 基本物流政策方向
 2. 背後の連係輸送網拡充
 3. 沿岸海運の増大
- (6) 結論

(1) 序論

今世紀の一番大きな変化といえば、イデオロギーの衰退、世界経済の地域化とブロック化が上げられる。東北アジア周辺の冷戦体制の崩壊と一緒に、この地域内の経済、社会環境は極端に変化しているだけではなくて、東北アジア経済協力圏構想という新しい課題を誕生させているし、世界経済の新しい柱として環太平洋時代を早めている。

このような経済環境の変化は、この地域の成長潜在力と力量性は地域交易拡大と経済量の増加を引っ張る役割をするし、これによって、輸送需要も大きく増加する見込みである。また、東北アジア地域出荷、集散、分配される貨物が交通通信網の進歩により、世界経済の異なる2極、つまり北米とECが円滑につながる場合、その地域内国家間の海運港湾施設を始めに、内陸輸送と貨物の集配、保管及び物流施設の合理的体制整備を急がねばならない。

GATTとURのいわゆる多国主義(multilateralism)と地域主義(regionalism)が加速化されることによって、特定の地域が別個の協定を通じて貿易障害を緩和、撤廃することにより、該当地域の交易量を増加させるように規定している¹⁾。世界経済の地域主義の流れはECとアメリカを中心とするNAFTAが脅威的な存在として現れているし、アジア地域の中でもこれに対応して自由貿易体制や単一市場が論議されている。また、APECやマレーシアが提唱したEAEG、旧ソ連が提唱する環東海経済圏が強くなっている。

このような世界経済のブロック化、国際化時代を迎えて、東北アジア経済圏の関係対象国は環東海経済協力の主導権を掌握しようとしている。例えば、旧ソ連の極東総合開発計画、中国のフンチュン開発計画、日本の新潟地域開発計画、北朝鮮の豆満江開発計画、そして、韓国の東海圏開発計画などである。

これに対応して釜山も具体的な開発戦略を整え、体系的で組織的な準備を

1) GATT 第24条

しなければならない。不断に国際物流センターとしての機能を担当するということは、国家間商品の中継機能 (transfer function) 保管機能 (storage function) 加工組立機能 (processing & assembly function) などの総合的物流機能を整えることを意味する。

(2) 東北アジア経済の相互依存関係

1. 経済的な特徴

最近、世界経済はブロック化現象が深化されている。それにより、活動の中心が西ヨーロッパと北米州間の大西洋圏から段々アジア地域の太平洋圏に移っている。従って、韓国を含めた東北アジア（環北アジア）圏国家間の経済協力が世界経済に及ぼす影響力が高まりつつある。さらに貿易依存度が高いこの地域国家では、原材料輸入及び生産品輸出などの圏域間海運需要が早い速度で増加されていて、「Pax Asiana」時代の到来が予想される。

1980年代以後、世界経済の成長が鈍化されている最中にも NICS、ASEAN などの環太平洋地域では比較的の高い成長率を見せていた。このような、環太平洋地域の高度成長は勿論巨大なアメリカ市場への依存、日本からの資本財、中間財の輸入と NICS 及び ASEAN の相互依存関係の国際分業関係でみられる。最近 NICS 市場も域内貿易面で ASEAN 及び中国と貿易投資面での関係が深まっているが、これは人為的に経済ブロックを形成しなくても、大きな経済圏が形成されているのが他の地域と違う点といえるだろう。

このような高度成長にも関わらず、この地域の一人当たり GNP は先進国と比べてあまりにも低い。一人当たり GNP (87年) による経済発展関係をみると、日本、アメリカ、カナダ、オーストラリア、ニュージーランドは飛び切り高いし、香港、シンガポール、台湾、韓国そして、マレーシア、タイ、フィリピン、インドネシア、中国がその後を追い掛けている。また、各国の

産業構造を農業、鉱工業、サービス業の生産額面で比較してみれば、金融業シェアが高い香港、シンガポールではサービス業種が高く、韓国、台湾では製造業シェアが高い。ASEAN、中国は農業生産シェアが他の国より比較的に高く、アジア地域だけをみても「アジアは一つ」ではないということがわかる。

このようにアジアは一つではない産業構造、発展段階の多様性により、かえって相互依存関係を深化させている。つまり、アメリカ及び西太平洋地域の各国輸出入において、西太平洋地域が占めるシェアをみると、NICS、ASEAN、中国においては、60-70%として西太平洋地域間の貿易面での相互依存関係は相当高まっている。特にASEANの輸出で占めるNICSシェアがかなり高く、アメリカ輸出シェアを上回っている。これは工業化が進展されたNICSとASEAN、中国の間が域内分業関係で緊密化していることを反映していることである。NICS及びASEAN、中国が工業化発展段階によって、各々比較優位を持つ商品を輸出するという形の分業関係を維持しながら工業発展的段階を高めている。ということは太平洋地域全体の高度成長に大きく貢献する結果をもたらした。

このような分業は追い掛ける国も追っかけられる国も一緒に高度の工業化段階を志向し、積極的に産業構造調整を進行させることにより、地域発展の活発化を促進させていることである。特にNICSの輸出志向成長を需要面で支えているのはアメリカの存在であった。我が国は25-40%、台湾の場合35-50%の対米輸出依存度をみせたが、これは競争相手国に比べて輸出競争力があったからである。

このようなアメリカ市場シェアが高いのは単純に価格競争力だけではなく、繊維製品、雑貨、家電製品など、アメリカ市場での成長性の高い商品を重点的に輸出した政策的要因も大きかった。また、海運輸送技術と通信技術の革新が太平洋を貿易障害から貿易経路に転換させたことも輸出拡大機会を大きくしたといえる。

しかし、世界貿易関係は大きく変化していて、これから直面する可能性が

高い問題としては、

- 1) 対米輸出市場の縮小と貿易摩擦の深刻化である。
- 2) 技術の対外依存度が高い。
- 3) cost push である。
- 4) 制度面での対応遅延である。

このような制度面の対応遅延は例えば、金融制度と資本市場の微発達で企業金融が円滑ではないとか、また関税輸入で国家財政依存度が高くて、貿易自由化発展が遅くなるなど、経済発展を阻害している要因として作用している。それだけではなくて、所得水準向上が国民意識変化をもたらし経済社会制度への変革要求でいろいろな部門で歪みを催すこともある。

- 5) 関連企業の Infastructure の不安全である。

<表 2-1>アジア/オーストラリア・ニュージーランド航路輸出入
コンテナ物流量の推移

(単位：千TEU,%)

航路	国 別	1987	1988	1989	1990	1991	1992	年平均増加率 (87-92年)
輸 出	日 本	79	81	85	90	97	100	4.9
	アジアNICS	70	84	92	99	108	116	10.7
	東南アジア	45	53	59	63	68	70	9.2
	中 国	12	14	14	15	16	17	6.9
	計	206	232	250	267	289	303	8.0
輸 入	日 本	175	209	224	239	259	282	10.1
	アジアNICS	78	86	102	116	123	135	11.5
	東南アジア	77	82	88	92	96	99	5.1
	中 国	37	46	49	53	56	61	10.5
	計	367	423	463	500	534	577	9.5
合 計		573	655	713	767	823	880	9.0

資料: DRI & TBS

2. 相互依存関係

環太平洋地域の協力の必要性は環太平洋地域を取り囲んでいる急激な情勢変化によって、最近もっとも重要視されている。環太平洋地域経済がこれから安定された発展をするためには、成長制約要因を克服した貿易、投資、技術移転、金融協力などを拡大し、従来の対米依存型経済から多角的相互依存関係に移行していくべきである。特に NICS は工業化進展と共に高度成長で世界経済に占めるシェアを拡大しているし、我が国は90年 IMF 8 条国に移行し、国際金融面で先進化していて、環太平洋地域経済でアメリカ、日本と共に中間的役割を果たせる存在になった。環太平洋地域が経済発展してゆく過程で、域内各国の共通的理解と共同で解決してゆくべき問題が増えつつある。例えば、域内運送通信網の整備、エネルギーの安定供給の確保、自然環境問題等の対応策である。実際、域内各国はこれまでの経済発展を通じた自由貿易、市場志向型経済運営を支持する点で共通の基盤を形成している。これまで、環太平洋地域は民族、宗教、歴史だけではなく、経済発展段階も多様性を含めていたので、包括的な地域協力旗手の必要性を認識してないのが事実である。しかし、環太平洋地域の高い成長潜在力は、これから世界経済に大きな影響力を及ぼすだろう。したがって、世界経済に対する影響力増大背景に世界経済全体の発展に寄与する方向での、例えば、ウルグアイ・ラウンドとか EC 市場統合などで貿易自由化を推進してゆくべきだし、また域内で閉鎖的な中国、ベトナム、北朝鮮などを開放体制に転換させ、これからもっとこの地域経済圏が拡大できるように努力しなければならない。

環太平洋地域協力のための主要組織と新しい構想を上げてみると次のようである。

ESCAP (アジア太平洋経済社会委員会; Economic and Social Commission for Asia and Pacific)

ADB (アジア開発銀行; Asian Development Bank)

PECC (太平洋経済協力会議; Pacific Economic Cooperation Conference)

PBEC (太平洋経済委員会; Pacific Basin Economic Council)

PAFTAD は太平洋地域の先進5カ国 (アメリカ, カナダ, オーストラリア, ニュージーランド) 及び周辺諸国の学者が個人資格として参加する民間国際会議。

以上の基本組織には制約があって、最近いくつかの構想が推進されている。それは次のようである。

① 太平洋 OECD 構想

太平洋地域を中心に OECD のような政府間の意見交換ができる経済協力機構を設立して、域内諸国の経済発展に寄与しようとする構想である。早くから79年の PAFTAD 会員による OPTAD (太平洋貿易開発) 構想があったし、最近にはアメリカのベイカー国務長官の99年環太平洋経済調整グループ構想もある。しかし、環太平洋地域内では経済規模と発展段階の大きな差があって OECD のような協調行動、政策監査を実施するのは難しいと思われる。

② 環太平洋公開討論構想

アメリカのシュルツ国務長官が88年7月ジャカルタで提案した。これは各国の関心ある問題 (運輸, 通信, 教育, 投資, 環境) に対して分析して、政策運営改善に役立てようとしたことで、テーマにより参加できるという点が特徴である。

③ PAC-8 構想

アメリカのブラットレー上院議員が1988年12月に提案したもので、アメリカ, 日本, カナダ, オーストラリア, 韓国, メキシコ, インドネシア, タイの太平洋地域の8カ国から構成された政府高位級レベルの公開討論 (PAC-8) を形成しようとするものである。主要任務は、GATT, ウルグアイ・ラウンド交渉に共同で行動し、ドル・円の不安定性のため太平洋通貨制度を創設し、債券国援助のための新しい Frame-work をつくることにある。

④ 太平洋自由貿易地域構想

米, 日, NICS, ASEAN を中心とする太平洋地域においてお互いに貿易

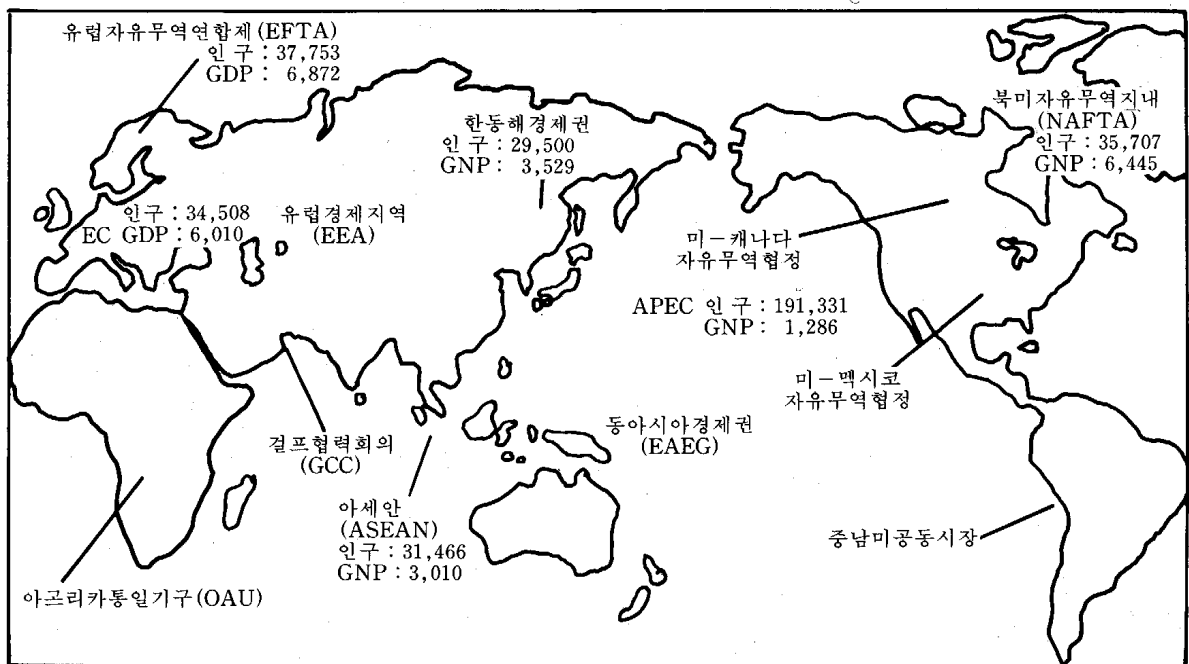
障害を緩和し、貿易、援助、国内制度、外換政策等の分野での結束を強化する目的をもっている。しかし、経済規模や発展段階の違いが大きい太平洋地域においては自由化の関心分野も違うし、利害関係も相反している関係で、多角的な合意に達するのは難しいと思われる。

⑤ ASEAN 自由貿易地帯 (AFTA; Asian Free Trade Area)

東南亜国家連合 (ASEAN) 6カ会員国 (タイ, シンガポール, マレーシア, インドネシア, ブルネイ) は2008年までの貿易投資において相互協力することを中心とする ASEAN 自由貿易地帯を創設するという「シンガポール宣言」を1992年1月28日に採択した。この機構には域内安保及び経済協力の強化のためベトナム, ラオス, ガンボディアのインドシナ3カ国とミャンマーを ASEAN に同参させるという原則に合意した。しかし, マレーシアが提唱した東アジア経済会議 (EAEC) 創設と関連し, インドネシアとブルネイが異議を提起している対米安保協力構図により, これからの構想には多い問題点を抱えている。

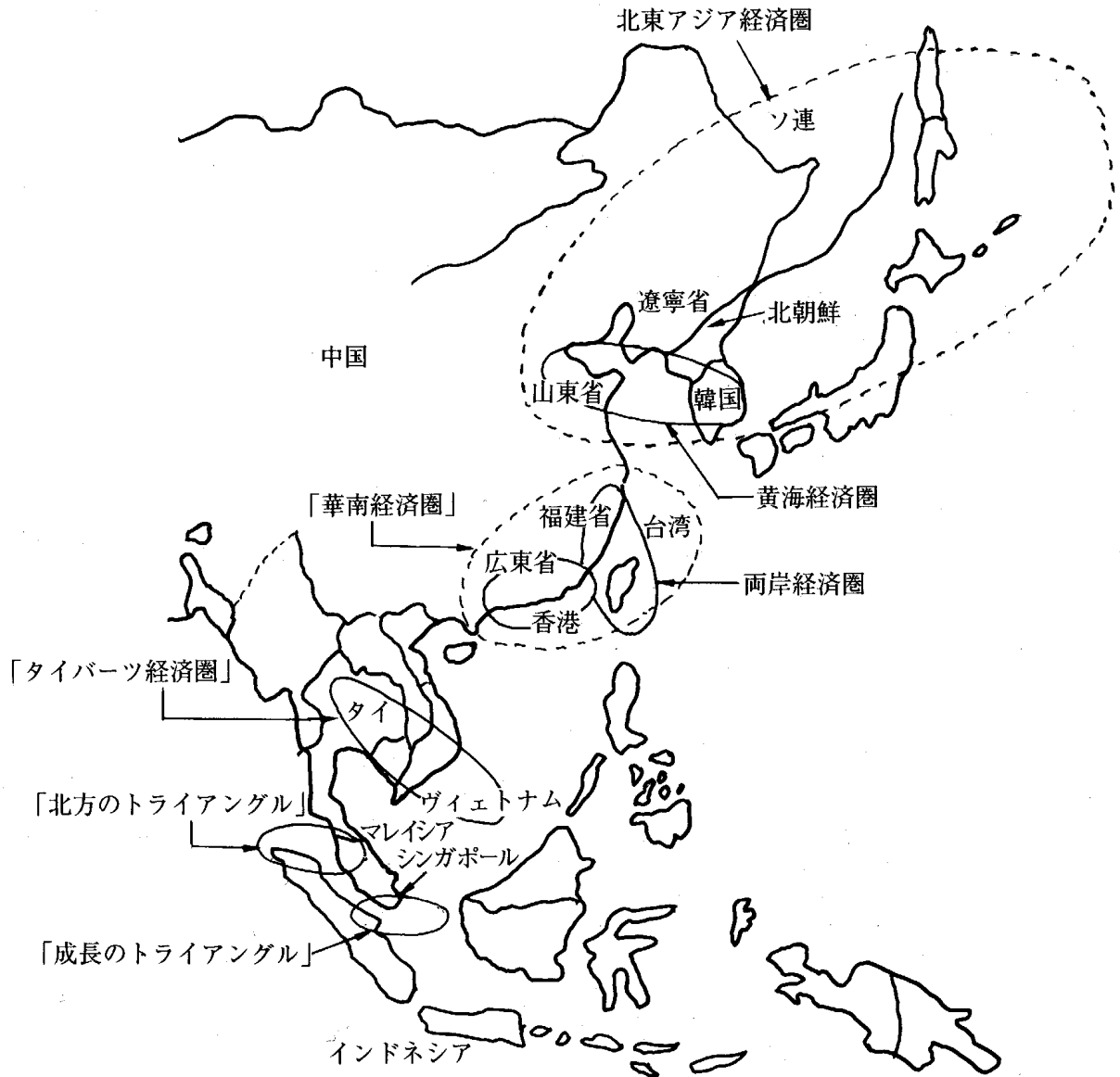
以上のような地域経済ブロック化の構想を簡単に図示すると次のようである。

〈図 2-1〉 世界の経済ブロック及びブロック構想



〈資料: IMF (단위: GDP・GNP 10억달러, 人口는만명), 90년말기준〉

図 2-2 アジア太平洋地域における地域協力



(出典) 日本・通商白書, 平成 3 年版

<表 2-2>東アジアの経済圏構想

経済圏	形態	参加地域
ASEAN 東南亜国家連合	特惠関税施行	タイ, ドンドネシア, フィリピン マレーシア, シンガポール, ブルネイ
広域 ASEAN	特惠関税施行	ASEAN, ベトナム, カンボジア, ミャンマー
APEC	経済文化協力	ASEAN, アメリカ, カナダ, オーストラリア ニュージーランド, 日本, 韓国
EAEG 東南亜協力圏	構想段階 マレーシア構想	ASEAN, 日本, 中国, 台湾, 香港, 韓国, インドシナ3国
黄海経済圏	民間実務協議中	中国北部, 日本, 韓国
環東海経済圏	構想段階	ソ連極東地区, 中国東北3省, 韓国, 北朝鮮, 日本
成長トライアングル	民間実務協議中	マレーシア, インドネシア, シンガポール
DONNKING-MEKONNG 経済圏	民間実務協議中	香港, 中国南部, ベトナム北部, 東北タイ, ミャンマー

(3) 東北アジア経済の域内交易現状

1. 域内交易推移は依存度

韓国, 日本, 中国, 旧ソ連, 北朝鮮など5カ国の東北アジアの年内荷役は1980年代に平均的10.1%ずつ増加した。5カ国の域内総輸出は1980年254億ドルから1990年には約663億ドルに増加, 規模面で約2.6倍ぐらい成長した²⁾。

(<表 3-1> 参考)

5カ国の中, 東北アジア域内交易規模が一番大きい国は日本で, 1990年域内輸出額が約289億ドルで, 5カ国の域内輸出総額の43.7%を占めている。その次としては, 韓国の1990年域内輸出額が147億ドルで, 全体の22.2%を占めていたし, 中国は139億ドルで21%を, 旧ソ連は74億ドルで11.1%, 北

2) 5カ国の1990年域内輸出入;北朝鮮の場合1989年の実績を適用。

<表 3-1>東北アジア5ヶ国の域内交易推移

(単位: 億ドル)

輸出国/輸入国		韓国	日本	中国	旧ソ連	北朝鮮	対東北亜輸出(計)	総輸出
韓国	1980		30.4	1.2	0.3	-	31.9	175.0
	1985		45.4	6.8	0.6	-	52.8	302.8
	1987		84.4	8.1	0.7	-	93.2	472.8
	1989		134.6	14.4	2.1	-	151.1	623.8
	1990		126.4	15.8	5.2	-	147.4	650.1
日本	1980	58.6	-	50.8	27.8	3.7	140.9	1,295.8
	1985	75.6	-	124.8	27.5	2.6	230.5	1,756.8
	1987	136.6	-	82.3	25.6	2.2	245.7	2,292.2
	1989	174.5	-	85.2	30.8	2.1	292.6	2,751.7
	1990	185.7	-	75.9	25.6	-	289.3	2,869.5
中国	1980	0.7	43.2	-	1.3	2.8	48.0	181.2
	1985	4.8	64.8	-	10.4	2.3	82.3	273.5
	1987	8.7	74.0	-	12.4	2.8	97.9	394.4
	1989	17.1	111.5	-	18.5	3.8	150.9	525.4
	1990	22.7	90.0	-	22.4	-	138.9*	620.6
旧ソ連	1980	0.1	18.6	1.1	-	4.4	24.2	763.8
	1985	0.6	14.3	10.2	-	8.5	33.6	872.8
	1987	1.3	23.5	12.9	-	13.3	51.0	1,078.7
	1989	3.9	30.1	21.5	-	14.9	70.4	1,092.3
	1990	3.7	33.5	22.4	-	-	73.5*	1,044.8
北朝鮮	1980	-	1.8	2.8	4.4	-	9.0	14.4
	1985	-	1.7	2.4	5.3	-	9.4	13.5
	1987	-	2.3	2.4	7.2	-	11.9	16.7
	1989	-	2.8	1.9	8.9	-	13.6	19.5
	1990	-	-	-	-	-	-	**18.4
対東北 亜輸入 (計)	1980	59.4	94.0	55.9	33.8	10.9	254.0	2,430.2
	1985	81.0	126.2	144.2	43.8	13.4	408.6	3,219.4
	1987	146.6	184.2	105.7	45.9	18.3	500.7	4,335.8
	1989	195.5	279.0	123.0	60.3	20.8	678.6	5,012.7
	1990	212.1	252.7	115.0*	62.1*	-	662.7*	5,293.4
総 輸 入	1980	222.9	1,411.1	200.2	684.3	17.4	2,535.9	4,966.1
	1985	311.4	1,294.8	422.5	831.4	17.2	2,877.3	9,096.7
	1987	410.2	1,485.2	132.1	960.6	24.0	3,322.1	7,657.9
	1989	614.6	2,108.4	591.4	1,145.5	28.5	4,488.4	9,501.1
	1990	698.4	2,348.1	533.5	1,217.2	26.6**	4,823.8	10,027.2

資料：1)韓国銀行「経済統計年譜及び調査統計月譜」

2)産業研究員「北方経済協力の課題と展望」1991,4

3)対外経済政策研究員,「北朝鮮の貿易及び対外経済」1991,2

「今日の世界経済」1991,4,23

4)IMF, International Financial Statistic.

* ; 国家別1990年東北亜交易合計 中国対北朝鮮1990年交易は1989年実績を適用

** ; 北朝鮮の1990年総輸出入額; (今日の世界経済1991,4,23)

朝鮮は2%を占めた。

東北アジア5カ国の中、1980年代域内交易が一番増加した国は韓国で、1980年91億ドルから1990年には360億ドルに増加し、10年間年平均増加率14.7%にもなる。1985年以後の年平均増加率が8.9%であり、1985年以後の増加率は年11.9%に上昇した。北朝鮮も10年間平均増加率が年6.3%で、5カ国の中一番低い推移をみせたが、1985年以後の増加率は年10.8%で大きく上昇した。5カ国の中経済規模が一番大きい日本は前後半期関わらず10年間8.7%レベルの年平均増加率を維持している。しかし、日本の東北アジア域内交易を輸出と輸入で分けてみると、域内輸出増加率は1980年代前半期の年10.3%から、後半期には年4.6%に下落した反面、域内輸入増加率は前半期の年6.1%から、後半期には年14.9%に大きく上昇した。

東北アジア5カ国の域内交易の依存度は1990年現在平均13.2%として、1980年依存度の10.2%に比べて3%上昇した。しかし、1985年の依存度13.4%に比べるとあまり差はないが、1989年に14.3%まで上昇し、1990年には13.2%に少し下落をみせた。5カ国の中域内交易の比重が一番高い国は北朝鮮で、1989年総輸出入額の71.7%を域内交易に依存している。韓国は総交易の26.7%を域内交易に依存しているし、中国は22%、日本は10.4%、旧ソ連は6%を各々依存している。1980年代と1990年代の国家別域内交易依存度の趨勢をみると、韓国、日本、旧ソ連、北朝鮮などは1980年の依存度に比べ、1990年依存度が上昇したが、中国は域内依存度が下落をみせた。

しかし、最近3-4年間の変化趨勢で旧ソ連を除く韓国、日本、中国、北朝鮮が下落趨勢であり、中国と北朝鮮は下落幅が相対的に大きい方である。

(〈表3-2〉参考)

2. 域内交易の展望

1980年代の東北アジア5カ国間交易は、韓、日交易と日、中交易だけが、正常的な与件の中で成り立っているだけ、他の交易関係は交易の基本与件が不十分な状態でやっと始めの段階である。韓国は中国、ソ連と国交がない状

<表 3-2> 国家別域内交易の増加率

(単位: %)

			韓国	日本	中国	旧ソ連	北朝鮮	5カ国平均
総交易	輸出入	A	9.1	2.4	12.8	3.3	-0.7	4.2
		B	13.1	6.8	11.7	4.6	3.5	7.3
		C	17.1	11.3	10.6	5.8	7.9	10.5
	輸出	A	11.6	6.3	8.6	2.7	-1.3	5.8
		B	14.0	8.3	13.1	3.2	2.5	7.9
		C	16.5	10.3	17.8	3.7	6.4	10.1
	輸入	A	6.9	-1.7	16.1	4.0	-0.2	2.6
		B	12.1	5.2	10.3	5.9	4.3	6.6
		C	17.5	12.6	4.8	7.9	9.1	10.9
東北 アジア 交易	輸出入	A	7.9	8.7	16.9	5.9	2.8	10.0
		B	14.7	8.7	9.3	8.9	6.3	10.1
		C	21.9	8.7	2.3	11.9	10.8*	10.2
	輸出	A	10.6	10.3	11.4	6.7	0.9	10.0
		B	16.5	7.5	11.2	11.7	4.7*	10.1
		C	22.8	4.6	11.0	16.9	9.7**	10.2
	輸入	A	6.3	6.1	20.9	5.3	4.2	10.0
		B	13.6	10.4	7.5	6.3	7.4*	10.1
		C	21.2	14.9	-4.4	7.2	11.6**	10.2

資料; <表 3-1>の資料と同

A; 1980-85, B; 1980-90, C;1985-90

注) *1980-89 **; 1985-89

態だったし、貿易協定、関税協定、投資保障協定など基本的な交易与件が整ってない状態で交易を推進してきた。そして、日本も旧ソ連との北方4島返還という領土紛争のため両国間交易関係改善が制約されているし、北朝鮮との交易もやはり国交がない状態で進行されてきた。さらに、中国、ソ連、北朝鮮3国家間の交易も政府間の政策的交易で、それも、通貨決済ではなく求償貿易の形を維持している。また、中国と旧ソ連の間には1960年代に始まった国境紛争、理念紛争などの葛藤関係が最近まで持続されていて、両国間の交易が発展しにくかった。

<表 3-3> 国家別総交易中東北アジア依存度

(単位: %)

		1980	1985	1986	1987	1988	1989	1990
韓国	輸出入	22.9	21.8	26.8	27.2	27.8	28.0	26.7
	輸出	18.2	17.4	17.9	19.7	22.8	24.2	22.7
	輸入	26.6	26.0	36.6	35.7	33.8	31.8	30.4
日本	輸出入	8.7	11.7	11.1	11.4	11.9	11.8	10.4
	輸出	10.9	13.1	11.5	10.8	10.9	10.6	10.1
	輸入	6.7	9.7	10.5	12.3	13.3	13.2	10.8
中国	輸出入	27.2	32.5	27.2	24.6	25.6	24.5	22.0
	輸出	26.5	30.1	25.0	24.8	27.5	28.7	22.4
	輸入	27.9	34.1	28.7	24.5	23.9	20.9	21.6
旧ソ連	輸出入	4.0	4.5	5.2	4.8	5.5	5.8	6.0
	輸出	3.2	3.8	4.7	4.7	5.9	6.4	7.0
	輸入	4.9	5.3	5.7	4.8	5.2	5.3	5.1
北朝鮮	輸出入	62.6	74.3	73.6	74.2	71.8	71.7	—
	輸出	62.5	69.6	73.8	71.3	71.3	69.7	—
	輸入	62.6	77.9	76.3	76.3	72.9	73.0	—
5カ国 平均	輸出入	10.2	13.4	13.1	13.1	14.3	14.3	13.2
	輸出	10.5	12.7	11.7	11.5	13.1	13.1	12.7
	輸入	10.0	14.2	15.0	15.1	15.7	15.1	13.7

資料：1) 韓国銀行「経済統計年譜及び調査統計月譜」

2) 産業研究員「北方経済協力の課題と展望」1991,4

3) 対外経済政策研究員「北朝鮮の貿易及び対外経済」1991,2

—————「今日の世界経済」1991,4,23

4) IMF, International Financial Statistic.

しかし、前に論議されたように東北アジア5カ国は各々域内交易環境調整のための関係正常化を積極的に推進している。韓国は1990年9月旧ソ連と国交を樹立し12月には貿易協定、関税協定、投資保障協定を締結、両国間交易増進の制度的装置を整えており、中国とは国交樹立以前に交易増進与件を調整するという事で両国間の貿易協定、関税協定などが本格的に論議される

ことに予想される。そして、中国、ソ連の間にも断絶された関係が正常化し、貿易協定も採決し、1991年5月の江沢民・ゴルバチョフ会談で経済協力強化に合意した。日本、旧ソ連間には懸案問題である北方問題が解決すれば、両国間経済協力及び交易が急進展されることが予想されるし、1991年4月ゴルバチョフの訪日をきっかけに日本の大小投資保障と貿易金融が再開されたことも交易増進に寄与した。

東北アジア交易で現在一番閉鎖的な北朝鮮も、最近日本との国交樹立及び経済協力が推進されているし、東北アジア秩序変化に大きな利害関係を持つアメリカとの関係改善を模索していることを考えると、北朝鮮も対外開放を拡大しながら東北アジア経済協力に参加することが予想される。

以上のように中国、旧ソ連、北朝鮮が対外開放を続けて拡大しながら、韓国、日本との経済協力を強化することに予想されているので、東北アジア域内交易はこれからずっと増大されるだろう。各国経済の構造的補完関係と経済政策的利害関係の相互補完性が強いという点からみる時、東北アジア交易はこれから大きく増加することに予想される。とくに、その国間の特別な葛藤要因がなく、また最近交易関係が緊密になっている限り韓国・ソ連交易と韓国・中国交易が急増するだろう。(〈表3-4〉参考)

〈表 3-4〉韓国の対中・ソ連輸出入交易展望

(単位: 億ドル)

		1990	1991	1992	1993	1994	1995	年平均増加率
対中国	輸出入	38.5	42.8	50.4	67.2	84.9	105.9	22.4%
	輸 出	15.8	17.7	25.8	35.4	43.7	53.4	27.6%
	輸 入	22.7	25.1	24.6	31.8	41.2	52.5	18.3%
対 旧 ソ 連	輸出入	8.9	20.0	40.0	55.0	75.0	90.0	58.8%
	輸 出	5.2	12.0	22.0	30.0	40.0	45.0	54.0%
	輸 入	3.7	8.0	18.0	25.0	35.0	45.0	64.8%

資料; 産業研究員「北方経済協力の課題と展望」

注)1990年交易額は実績値である。〈表3-1 参考〉

(4) 物流環境変化と内陸輸送需要予測

1. 輸送手段別需要の分析と輸送経路

交易の増加傾向に伴って物流量の増加が目立ち、コンテナ貨物輸送量の比重が激増している。積空別コンテナ輸送実績において、積コンテナ（loaded container）の場合、輸出輸送量と輸入輸送量は今までの10年間各々年平均14.8%と13.5%の成長率をみせた。1989年度基準にみると、積コンテナの輸出入輸送量は10年前より33%増加した11万8,600 TEUに達して、今我が国は世界で7番目のコンテナ貨物の国になった。このような急速な輸出入コンテナ貨物の増加は韓国の貿易規模がその間大きく伸長し、それによってコンテナ化が注目すべき速度で増加した。

空コンテナ（empty container）の輸送は積コンテナの輸出入輸送量が地理的に均衡にならない限り必然的に発生すると思われる。この理由で積コンテナの輸送量の増大、とくに輸出入輸送量の差によって、空コンテナ輸出入輸送量も変動している。入港されていることも比較的大きな幅で増加していることが注目される。

圏域別物流量とコンテナ物流量現状を調べるために、6個地域経済活動起点を中心に90年度基準でみると次の〈表4-1〉のようである。

〈表 4-1〉圏域別総物流量とコンテナ物流現状（T/S除く）

圏域別	合 計	釜山圏	首都圏	広州圏	大丘圏	大田圏	東海圏
物 流 量	2,393	648	936	270	259	254	26
(%)	(100)	(27.1)	(39.1)	(11.3)	(10.8)	(10.6)	(1.1)
コンテナ	2,273	648	824	270	259	254	18
物流(%)	(100)	(28.5)	(36.3)	(11.3)	(10.8)	(11.2)	(0.8)

我が国の港湾と内陸背後地間のコンテナ輸送は道路輸送と鉄道輸送にしている。この輸送手段別輸送需要の分布は貨主あるいは運送業者が輸送費

用と運送サービスの質を考慮して、どの輸送手段を選ぶかに依存される。

鉄道は莫大な施設投資によって、固定費用が大きい反面、輸送量増加に伴う可変費用の増加速度はごく低いので、平均費用（単位 輸送量 費用）は輸送量が多くて長距離であればあるほど加速的に低くなるのが普通である。

反面、トラックによる道路輸送は鉄道輸送に比べると、相対的に固定費用は低いが、輸送量に伴う可変費用の増加速度は相対的に早いので平均費用は輸送量の大きさと輸送距離に関係なく相対的に一定である。このような、輸送費用構造の差は国民経済的レベルで補完的な輸送手段選択の必要性を提示している。費用構造の差と共に輸送所要時間、輸送頻度、安定性、信頼性、手段利用の便利性などのような輸送サービスの質が輸送手段選択の重要な決定変数として作用するだろう。

慶仁地域—釜山港の間のコンテナ輸送において、貨主及び運送業者が輸送費及び輸送サービスの質を考慮して実際に輸送手段を選んだ結果が〈表 4—2〉に出ている。

〈表 4-2〉釜山—首都圏間の輸送分担現状

(単位: 千 TEU)

輸送別	合計	道路	鉄道	海運	備考
物流量 (%)	825 (100)	519 (63)	290 (35)	15 (2)	90年度 基準
釜山港物流量	36.3	22.8	12.8	0.7	

鉄道の輸送分担率が低いことにはいろいろな理由があるだろうが、基本的に鉄道施設容量の制約を受けていることである。このように、制限された鉄道施設容量下では道路と鉄道の競争関係よりは補完的側面を考慮して、国民経済的次元での輸送手段選択の政策的誘導が必要であろう。従って、首都圏貨物のコンテナ海上運送分担率を高めることが要求される。

全国港湾物資のコンテナ内陸輸送物流体系で分析してみると、始めに一般貨物は、大抵港湾背後勢力圏内で消費されているし、二番目に、釜山及び仁川港の貨物は半分以上が他地域に輸送されているし、三番目、コンテナ貨

＜表 4-3＞手段別輸送時間及び費用（釜山—KURO 工団基準）

（1990年基準）

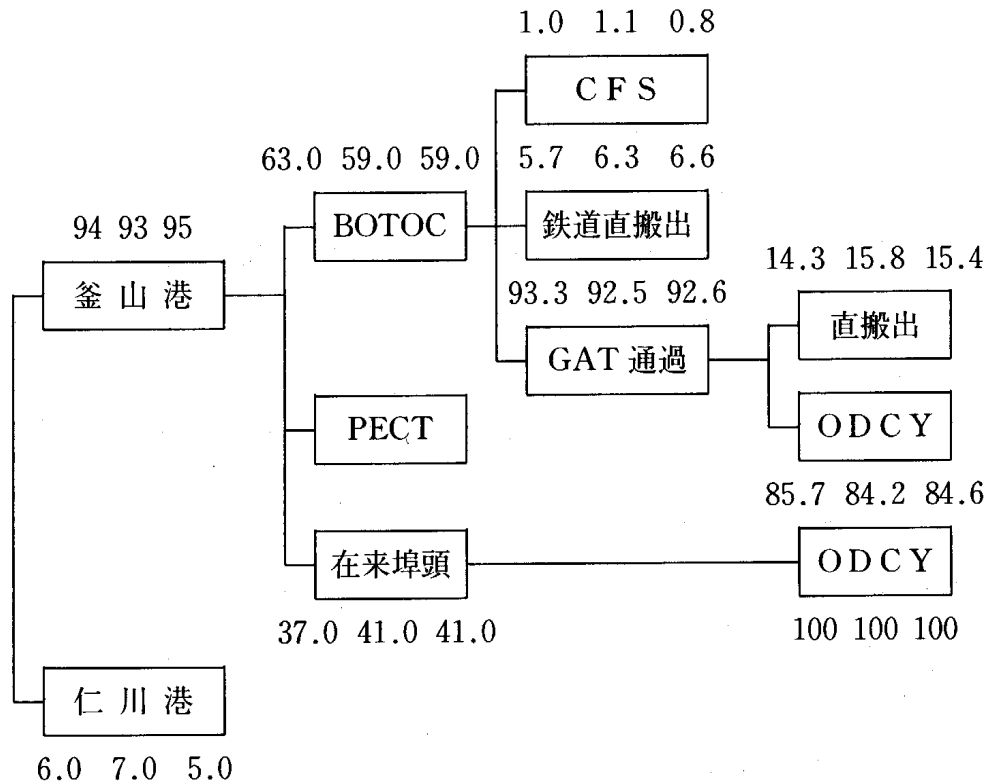
区分	輸送費用率 (千WON/TEU)	輸送時間 (日)	輸送距離 (km)	輸送比率		備考
				数量 (千TEU)	分担率 (%)	
道路	434,159	11.3	450	519	63	HANN JINN 海運 140TEU 計画中
鉄道	372,635	11.4	450	290	35	
海送	542,557	13.3	640	15	2	

物の O/D は首都圏，大丘圏，光州圏，東海圏など全国的に分布されている。従って仁川港は慶仁間，慶州間の円滑な背後輸送圏が要望されているし，釜山港の場合，コンテナ物流量の36%（824千 TEU）が首都圏に集中されソウル—釜山間道路分担率加重現象が発生していて，釜山市内交通混雑，京釜高速道路渋滞誘発，道路破損，輸送期間及び都市開発計画が深刻に要求されている実情である。

この釜山—首都圏間の物流量の中，90年基準輸送別分担率は海運2%（15千 TEU），鉄道35%（290千 TEU），道路63%（519千 TEU）で道路分担率があまりにも高い。これによって釜山港のあらゆるコンテナ（1,970千 TEU）が釜山市内の道路を利用して，市内交通渋滞を加速化させている。したがって，このような背後輸送網に対する画期的な投資なしにはこれから交通渋滞は深刻になり，輸出入原価で物流費用が占める割合は大きく増大されるだろう。

一方，このような輸送経路の内陸輸送体系において，鉄道と空路は代替的な輸送手段として競争関係にあるが，長距離輸送は鉄道が，短距離は空路輸送が担当し，一貫輸送が効率的にできるようにする補完的な役割を遂行している。また，内陸コンテナ輸送では LCL 貨物の効率的集荷と空コンテナの輸送，適切な規模の空コンテナ管理及び保管問題が重要な課題になっている。とくにコンテナ物動量がたくさん発生する慶仁地域を含めた

<表 4-4>内陸輸送経路別分担率



注) 1987, 1988, 1989年 順序別に表示した比率である (%)

資料; Beg Jong Sil 『我が国の鉄道輸送現状と改善法案』1990,3,3P

内陸コンテナの殆どが港湾処理能力の不十分な釜山港で処理されているので、内陸輸送の効率化はもっと至急な問題である。これからもコンテナ貨物量が続けて増加することが予想されるので、釜山港以外の馬山港、KWANG YANG 港のコンテナ港湾の開発、内陸の各鉄道ターミナルと複合貨物ターミナルが内陸輸送起点として開発され、港湾と内陸輸送拠点間連繫輸送網ができれば、内陸輸送体系が効率的になると思われる。

釜山港に入港した輸入コンテナの殆どは BCTOC あるいは在来埠頭から貨主まで直搬出されるよりは、ODCY を通って内陸の貨主まで運送される。また、輸出コンテナの場合もターミナルに直搬入されるよりは、一端、ODCY を通って BCTOC あるいは在来埠頭で船積されている。BCTOC 鉄道輸送施設運送から直搬出されている。在来埠頭の扱う物流量は大抵

ODCY を通っているのです。釜山港で処理したコンテナ物流量の206万5千TEUの中10%ぐらいがODCYを通らないで貨主—港湾間内陸輸送されていることである。とくに、1988年2月からBCTOCの無料装置許容期間が国籍船事でも外国籍船事のように輸出4日、輸入5日に短縮され、ODCYを経由する物流量が大幅に増加し、それだけ交通量の増加及び交通混雑を増加させている。このような措置はBCTOCの一時的処理能力を向上させられるが、内陸輸送体系が合理化できてない状態での内陸輸送なので unnecessary 輸送時間と処理を要求するようになる。

2. 手段別の分担率と輸送需要の予測

鉄道輸送の分担率が低い理由は、(1)運送段階の複雑性でこれによる時間の遅延と費用発生が公路輸送との競争力を低下させ、(2)ODCY運営と保税輸送を重ねている業体たちが自己装備利用率を高めるために公路輸送をもっと好んでいる。(3)鉄道庁のサービス不足あるいは営業活動不振で公路輸送を愛好している。従って、運送業者は重量貨物あるいは週末、月末に道路輸送のための輸送装備が足りない場合と空コンテナの鉄道輸送料率が道路輸送よりも安くて、上行(釜山—HUKOG)の場合は鉄道輸送が公路輸送よりもたくさん利用される。このようにコンテナの90%以上が公路輸送されることにより、既存道路に対する負荷、交通混雑及び公害誘発と機会費用が高い鉄道施設の有効化などをもたらすことになる。しかし、あらゆるコンテナを鉄道輸送に依存できないことで、鉄道輸送のいい点を生かせる長距離大量輸送のコンテナは鉄道輸送に誘導し、鉄道輸送は鉄道庁あるいは交通部で建立推進中である圏域別複合貨物ターミナルを中心にコンテナ輸送が成り立たなければならない。つまり、長距離道路輸送は小型トラックとか unnecessary 大型車両の投入により、運行効率あるいは積載効率が悪化し、エネルギーの消費増大、運送費用が増大されるし、輸送手段間分断構造の不合理的資源配分の不適定化、 unnecessary 輸送装備の投入のような問題点が発生するので、輸送手段の特性に合わせた適定分担構造を設定し、連係運営できる体系の構

〈表 4-5〉コンテナ物量の鉄道輸送の分担率

区 分	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
全体コンテナ物流量(A)	825	851	961	1,155	1,259	1,549	1,933	2,217	2,271
釜山コンテナ物流量(B)	744	787	884	1,054	1,155	1,448	1,825	2,065	2,159
慶仁地域コンテナ物流量(C)	305	313	331	352	377	428	710	782	854
鉄道コンテナ物流量(D)	52	63	74	78	85	147	200	233	248
C/D	36.0	36.8	34.4	30.5	29.9	27.6	36.7	35.3	34.6
D/A	6.3	7.4	7.7	6.8	6.8	9.5	10.5	10.5	10.9
D/B	7.0	8.0	8.4	7.4	7.4	10.1	11.3	11.3	11.5
D/C	17.0	20.1	22.4	22.2	22.5	34.3	29.8	29.8	29.0

築が足りない実情である。

内陸輸送手段間関係性不足で鉄道ターミナルでの集荷と引き渡しは素早くできない結果、鉄道で運送されたコンテナがすぐ貨主あるいは港湾に内陸運送されてない。

我が国のコンテナ物流量の中、鉄道輸送されるコンテナは11%にすぎない。このような鉄道輸送実績は現在、コンテナ鉄道輸送が釜山—HU KOGだけで、他の地域のコンテナ輸送は殆どが道路を利用して輸送されているためである。鉄道輸送体系がより合理化されていたら、1988年の場合、約78万 TEU に推定される慶仁地域のコンテナ物流量の50%だけを鉄道が分担したら、約40万 TEU 程度の鉄道輸送が可能だったのにも関わらず、23万 TEU にすぎない輸送実績を表わしている。

内陸輸送需要の予測においてはまず、

(1) F-Van の輸送需要予測

積コンテナの輸出輸送需要予測は輸出コンテナ貨率とコンテナ化可能貨物の輸出需要関数を各々推定した数、これを結合する2段階接近方法におこなった。ここで、輸出コンテナ貨率に対する関数形態はコンテナ貨率が時間経過によって、Logistic Growth Curve を描き、限界値は0.95と仮定して特定した。コンテナ可能貨物の輸出需要関数は輸出需要に対する先

進工業国の所得変数と輸出価格変数の弾力性を一定したことにし、Cobb-Douglas 関数形態に特定した。

この予測模型で輸出コンテナ貨率は、Gauss-Newton 方法により推定し、コンテナ化可能貨物の輸出需要関数と積コンテナの輸入需要関数は、Log 関数に転換した後、最小自乗法によって推定した。このように推定した予測模型をつかって積コンテナの輸出入輸送需要を2001年まで予測した結果は次の〈表4-6〉のようである。

〈表 4-6〉 F-Van の輸出入輸送需要予測 (単位: 千 TEU, %)

区分	輸出輸送		輸入輸送		輸出入輸送合計	
	全 国	慶仁地域	全 国	慶仁地域	全 国	慶仁地域
1987	956.6	408.7 (382.7)	652.9	225.6 (188.1)	1,608.5	634.3 (570.8)
1989	1,158.7	490.1 (458.8)	808.0	283.6 (236.5)	1,966.7	773.7 (695.3)
1991	1,378.3	583.0 (545.7)	992.1	348.2 (290.4)	2,370.4	931.2 (836.1)
1993	1,615.2	683.2 (639.5)	1,158.4	406.6 (339.1)	2,773.6	1,089.8 (978.6)
1995	1,888.3	798.7 (747.6)	1,388.2	487.3 (406.4)	3,276.5	1,286.0 (1,154.0)
1997	2,178.7	921.6 (862.6)	1,664.3	584.2 (487.2)	3,843.0	1,505.8 (1,349.8)
1999	2,512.2	1,062.7 (994.6)	1,996.1	700.6 (584.3)	4,508.3	1,763.3 (1,578.9)
2001	2,895.9	1,224.9 (1,146.6)	2,395.0	840.7 (701.1)	5,290.9	2,065.6 (1,847.7)

注;(1)輸出輸送項目の()内数字は慶仁地域の輸出貨物の中、釜山港に輸送されるコンテナであり、輸入輸送項目の()内の数字は慶仁地域輸入貨物の中釜山港から輸送されるコンテナである。

(2)1987年度数字は実績値である。

資料) KIM SI UAG 「我が国コンテナの内陸輸送需要分析及び予測」
韓国海運学会誌, 1989年, 79P

(2) E-Van の輸送需要予測

コンテナ輸出入貨物量の地域別不均衡に起因した空コンテナ輸送活動の効率性は空コンテナの需給量が均衡になるところで確保されるだろう。一つの国の空コンテナ需要量は積コンテナ輸出入輸送量の差と近似であり、この需要を満たすための空コンテナ工業はコンテナの国内生産量と空コンテナ輸入輸送量の合計で、空コンテナの輸出輸送量をマイナスしたことと同じであろう。従って、コンテナ輸送産業の浪費を減らすための空コンテナの需給均等式は次のように表わせる。

$$\text{積コンテナ輸出輸送量} - \text{積コンテナ輸入輸送量} = \text{コンテナ国内生産量} + \text{空コンテナ輸入輸送量} - \text{空コンテナ輸出輸送量}$$

従って、空コンテナの輸出入輸送需要は次の〈表4-7〉のように予測できる。

〈表 4-7〉 E-Van の輸出入輸送需要予測

(単位: 1,000 TEU)

区分	輸出輸送		輸出輸送		輸出輸送合計	
	全国	慶仁地域から釜山への輸送	全国	慶仁地域から釜山への輸送	全国	慶仁地域から釜山への輸送
1987	92.8	8.4	232.5	131.5	325.3	139.6
1989	121.4	10.9	242.3	147.8	363.4	158.7
1991	137.4	12.4	266.2	166.4	403.6	178.8
1993	153.6	13.8	313.9	191.2	467.5	205.0
1995	169.9	15.3	343.1	213.2	513.0	228.5
1997	186.2	16.8	352.8	231.2	539.0	248.1
1999	202.5	18.2	353.6	249.6	556.4	267.8
2001	218.7	19.7	343.6	246.7	562.3	287.4

注) 1987年度数値は実績値である。

資料) 金 時旭「我が国コンテナの内陸輸送需要分析及び予測」韓国海運学会誌, 1989年, 79P

(5) 物流産業の整備と物流合理化

1. 基本物流政策方向

港湾別に個別的に成り立ってきた今までの港湾開発投資が長期的観点から重複投資をさげ、全体的に高度の機能を発揮するためには、港湾間の相互連係性と隣接港湾間の合理的な機能分担を考慮した港湾体制を構築しなければならない。

これと共に、全国港湾開発基本計画と関係された全国交通 Master plan を樹立して、港湾物流の高度化を志向しなければならない。特に各港湾が持っている特性と自然的、地理的条件、その周辺地域の経済的、社会的条件などを考慮した港湾開発の方向を設定し、外国貿易機能を担当する港湾は商工業機能の集積や地域の国際化進展が顕著であるとか、将来に予想される地域に配置すべきである。社会の国際化、情報化の進展に備えて、港湾内でも貨物流通高度化のための港湾情報システムの導入と各種情報関連産業を受容できる空間を確保しなければならない。

国内流通を担当する港湾は幹線内陸交通湾との関係を考慮しながら、地域相互間の物流に対処し、効果的な国内流通湾が形成されるように、各地域の流通拠点年全国的に配置すべきであり、産業基盤としての機能を担当する港湾は産業の発展と地域振興の方向、産業立地条件などを考えて、適切な地域に配置しなければならない。

現在、計画されたあらゆる施設を開発するのは、政府の財政能力と民事動員の可能性の限界で難しいと思われる。従って、投資の相対的規模と期間分配問題を慎重に検討し挙示経済運用面を考慮、無理ない範囲内で、開発の優先順位を決めることである。このような前提でみると、一番優先的に開発すべき対象としては、コンテナ貨物のための KWANG YANG 湾、釜山港、そして、首都圏及び中部圏、貨物積滞解消のための ASAN 港、仁川港、君山港といえる。

コンテナ貨物処理のための港湾施設拡充において、釜山港拡充計画は、3段階開発（1985-92）：5万TON級3船積96万TEU処理するようにし、専用6次線、背後道路（5.0km）確保で都市交通混雑緩和を図る。4段階開発（1990-94）：5万TON級4船籍120万TEU処理できるようにしなければならない。

開発の基本原則は

- 1) 経済国際会議進展に対応する長期的な港湾開発計画を樹立する。
- 2) 関連機関の計画と符合する港湾計画でなければならない。
- 3) 大規模の未来志向的な港湾開発であること。
- 4) 水域埋立で土地空間を最大限確保する。
- 5) 各項別特貨機能を付与することにより、港湾運営の効率を高める。

2. 背後連係輸送網の拡充

急速な港湾物動量の増大による港湾貨物輸送車両の大型化と陸上運送の広域化に備えた幹線隣港道路の拡充開発が至急の実情であり、都心内での港湾貨物運送車両と一般車両の混線、埠頭間貨物運送の遠距離迂回防止のため、幹線道路網と直接つなげる幹線隣港道路の開発が必要である。

今後、港湾開発は港湾が背後連係輸送と一体して機能が発揮できるように有機的に成り立つ必要があるので、関係機関（建設部、交通部、港湾庁、鉄道庁、経済企画院）間の推進委員会を設置するとか、あるいは、内陸運送施設の整備のための投資主体の一員化を期することで、投資の効率性を増大させられる³⁾。また、港湾/内陸運送体系を効果的に構築するためには、各運送手段の輸送能力を相互補完的に極大化する努力が必要である。このため、

3) 現在、我が国の港湾法第2条6項、第13条などにより、港湾工事施行者が港湾工事と直接関連する付随工事を同時に施行するようになっているが、実際には関連機関別に個別的な予算確保により、自体の優先順位に従って推進されているわけで、背後交通施設開発が適期に施行できず、国家全体的に投資の効率性を大きく阻害する現象をもたらしている。

鉄道運送能力を高めて、内陸の大型貨物運送は鉄道中心に改編すべきであるし、また、各種精度改善を通じた内陸コンテナ基地の活性化を積極的に企て、貨物の運送にかかる時間及び費用の節減を期するべきである。

ex) 釜山圏接近道路の隘路打開及び港湾との連結道路拡充

- ・釜山—WOOL SANG, NENG JONG-KUPO, KUPO-YANG SAN 間
早期完工
- ・第2都市高速道路と KUPO-YANG SA 間高速道路連結網構築
- ・KUPO - 大丘高速道路（2次線）建設：208.9km

3. 沿岸海運増大

我が国の内陸輸送手段である産業鉄道、公路の場合、もう輸送能力が過飽和状態に達しているし、地価の上昇、エネルギー、公害問題などで、今後持続的に増加する運送需要を充足させるには難しさがあるし、沿岸海運は長距離大量運送に伴う費用の低廉性を持っているので、海上運送輸送手段が他の運送手段に比べて、機動性、定時性、安定性から遅れる点を補完し、トラッ

<表 4-9> 国内貨物の輸送手段別分担率 (1990)

(単位: 千 TON, %)

区 分	総貨物量	鉄 道	公 路	沿 岸
石 炭	39,333	50.0	42.7	7.3
油 類	55,152	10.1	43.7	46.2
	21,657	1.2	98.3	0.5
	10,000	18.7	79.9	1.4
セメント	47,890	29.5	50.4	20.1
鉍 石	15,256	30.7	53.9	13.4
木 材	23,784	0.1	99.7	0.2
其 他	124,073	9.4	71.4	19.0
合 計	337,145	17.2	63.8	18.9

資料: 交通部, 交通統計年譜

クの中長距離運送を内航海運に吸収することによって、国家的な輸送体系の効率性を増進させられる。

沿岸運送分担率を高めるために1992年25%まで引き上げなければならないし、これは年間12 TONトラック240万台（片道）の陸上運送需要を減らす効果がある。

大量貨物の円滑な輸送のためには道路運送を最小化し、沿岸運送を活性化させ、セメント、鉄鋼、油類、鉱石、石炭など、大量貨物を沿岸運送に積極誘致するために、港湾は、専用化・大型化されている船舶、荷役での機械化、専用化要求を需要しなければならない。

雑貨を沿岸運送に吸収するためには、沿岸運送の定期サービスと海陸複合一貫運送体制、そして、unit load ターミナルの整備を整えることと、迅速、安全、定期的であるためには、RO-RO 線形態が適切であり、これの支援のため輸送容器（小型コンテナなど）の標準化、荷役装備（フォークリフトなど）の機械化支援及び沿岸貨物埠頭に Ramp 施設を整えねばならない。

埠頭背後に流通基地を調整して物流機能の集約化を期し、コンテナの連繫輸送のため、釜山港、KWANG YANG 港など、2 port system 構築と港湾内に十分な空間を確保し、背後道路の拡張（釜山港 SINNSYONDE 埠頭、4 段階埠頭背後道路、KWANG YANG 港 進入道路など）と鉄道コンテナ貨物輸送容量提高（直線化、複線化、高速電鉄）及び、埠頭進入線建設（3 段階、KWANG YANG 港）、コンテナ専用埠頭に沿岸定期船専用船席を確保（釜山、KWANG YANG、仁川など）することと、主要圏域別コンテナ集荷場（IDC）確保（釜山圏; YANG SAN IDC, 慶仁圏; BU KOG IDC 外、公州圏、DE JONN 圏 IDC 建設）が必要な実情である。

（6） 結 論

急変している世界経済の中で、特に経済ブロック化で高まっていく貿易障壁を考えると、我が国は緊迫感を感じるが、しかし、地政学的位置を十分に

利用し、潜在力を十分に発揮できるようにしなければならない。

釜山はシベリア—横断鉄道 (TSR) の起・終点の役割ができる位置であり、世界最大の経済圏都市として浮上する EC と極東をつなぐ複合輸送ルートであるシベリア—横断鉄道 (TKR) とつながる時、ヨーロッパ最大コンテナ—港湾であるロッテルダムと東北及び東南アジア主要港湾間の貨物の海上輸送と鉄道輸送の仲介地として物流中心地になり得る。

21世紀国際化に対応するために、発展の潜在力を活かし、PO HANG, WOOL SANG, ZANG WONG, MA SANG をつなぐ東南工業ベルトの管理機能、情報機能、研究開発機能を発揮するように誘導すべきであり、物流活動の基本要件である人、物資 (装備) 資本、情報などの資源を適切に利用しなければならない。

このため、西 NAG DONG 川圏総合開発計画を実現させるように現実化し、釜山経済を活性化し、物流センターとしての機能を望まじき方へ高めるために、釜山発展の母体になる港湾の物流機能を中心に空港、鉄道、陸上運送機能を補強して国際交易の機能を高めるべきである。

21世紀初頭に活発になると予想される環東北アジア太平洋地域、域内国家間の経済協力とこれに伴って、増大するサービス要求に対処するための貨物流通体制を築くには周辺の変化する要件に適応できる伸縮的な対応が要求される。

その戦略は次のようである。

① 環東北アジア太平洋地域の経済協力活動に関連するあらゆる国家のシステムを受容できる総合的で包括的な管理システムを整えねばならない。

② 環東北アジア太平洋地域の変化する環境に適応し、効率的な貨物流通システム管理のために、物流に関わる情報を集中的に管理できる情報通信網を構築すべきである。

③ 港湾、空港、駅などの国際複合一貫輸送に関連する物流システムを運営できる基本的な施設が十分に整備されていなければならない。

④ 環東北アジア地域全体を統合した合理的な物流体制に編成するために

関連国家間の緊密な協議体制を前もって構成しなければならない。

⑤ 環東北アジア太平洋地域の物流システムを担当する人材を共同で養成する精度を構築すべきである。

(1994年7月1日提出)