

さんの興味深いお話を聞かせていただきました。

その中で私にとって次の2つの点がとくに印象に残りました。どういう点かというと、1つは小堀董事長のお話ですが、昨年大連市の呼びかけで懇談会が持たれ、大連が抱えるファッション産業への発展の協力を要請されたというお話がありました。もう1つは、このグンゼの大連現地子会社は、できた製品を従来ほとんどすべて日本に送っていたが、昨年から試験的に大連の百貨店で販売を始めたということです。そしてそれが好評を得ているという、この2つのお話です。大連というのは、毎年、国際ファッションショーを開催している都市です。

これらはごく小さな例ですが、大連の発展と中国の人々の生活を豊かにするというところに日本が協力できる可能性が小堀董事長の話の中から伺えるのではないかと感じたしだいです。本当にまだヒントの段階で、漠然とした話なのですが、舞鶴港の後背地である京都府、あるいは北近畿の地域経済とのかかわりという、北東アジアのハイテク化、情報化、あるいはファッションやデザイン、製品文化の高度化といった部分で、これからいっそうの貢献が期待できるのではないかというように私は感じたしだいです。非常に簡単な話ですが、私の報告はこれで終わりたいと思います。

セミナー

～ 新世紀における 釜山と大連の開発戦略 ～

「釜山のこれまでの発展と これからの発展展望」

盧 弘承

(釜山市政策開発室都市計画部責任研究員)

私が盧弘承です。よろしくお願ひします。私は日本語がよくできないので、韓国語でお話しします。

私は韓国の政策企画室で働いている盧弘承と申します。今日、私が発表するテーマは、東北アジアの開発戦略についての港湾の役割に関してです。重要テーマは次のとおりになります。まず、アジア港湾ネット

ワークについての話です。2番目は釜山港の開発戦略についてです。次に東北アジアの港湾開発戦略について申し上げ、そして東北アジアの協力関係について、舞鶴市を中心にお話をしていきたいと思ひます。

具体的な話の前に、釜山について簡単に紹介したいと思ひます。急いで準備をしましたので写真の方は少ないですが、その辺はご理解いただきたいと思ひます。

釜山の位置について、どの辺に位置しているのか、皆さんにご覧になっていただきたいと思ひます。ご覧のとおり、釜山は日本に一番近いところに位置しています。右の方が東海(トンヘ)になります。左の方が南海(ナンヘ)になります。ということは、東海の始まりは釜山からということになると思ひます。人口としては380万くらいで、大きい街だと思ひます。ソウルに次ぎ、釜山は韓国の中では第2の都市ということになります。そして釜山の一番大きな特徴としては、港湾都市であるということが申し上げます。

釜山がこのように港湾都市として発展することができたのは、立地条件が大きく寄与していると思ひます。赤い線と青い線は海上の船が移動する海上路になります。グレーの線は鉄道の線を意味します。詳しくはまた後程述べます。

先程、松野先生が発表されたように、釜山は世界5位の港湾都市になりました。去年の場合、570 T E Uのコンテナの処理をしました。この量は、大韓民国全体の処理の90%を占めます。アメリカの『フォーチュン』という雑誌の中で、船が入りやすい港のベスト10の中にも釜山は入るようになりました。そのほか、釜山は観光地としても有名なところですが、韓国を訪れる観光客の35%の方は釜山を訪れています。展望台に上がってみて思ひましたが、釜山は舞鶴と同じように山と海に囲まれたところでもあります。

釜山が所有しているポテンシャルについて申し上げますと、釜山の人口は400万近くになります。車で移動して1時間ぐらいのところに、800万ぐらいの人口が住んでいます。韓国はすでに世界で12位ぐらいの経済大国になりました。今日は、中国、韓国、日本の皆さんにお集まりいただきましたが、これからアジアは、世界でも大きい市場として浮上すると私は考えています。

これから私の専門について少しお話ししたいと思います。ここ20年近くの間、世界の海運市場が東北アジアに集中するようになりました。それにつれて、東北アジアの海運市場は日々発展しています。1994年を基準にしてほかの地域と比べますと、アジア地域は13%ぐらい持続的な経済発展を行っています。特にアジアと北米地域の交流が盛んになってきています。原因としては、アジア地域の工業が発展したことが、まず1つ挙げられます。つまり、海岸地方を中心として工業が発展しているということが、まず特徴として挙げられます。多国籍企業がたくさん増えたことも挙げられます。

メインとなる航路もたくさん増えてきているということも挙げられます。地域間の海運を通じての輸送も増大しました。中国との間の550万TEUコンテナを除いても、ほかの4か国との間に10万TEUのコンテナの取引量が増えました。今世紀末までには、この量の2倍ぐらいに増加すると考えています。

この絵はオーストラリアのある学者が予測した図なのですが、船が大きくなるにつれて、港湾に対する集中度は今後もっと強化されると予測したわけです。必ずしもこのとおりになるとはかぎりませんが、東北アジアの港湾施設、港湾都市は、今後も大きくなると思います。ロビンソンという学者の予測によりますと、シンガポール、香港、高雄(カオシウオン)、中国の港湾と韓国を含め、東北アジアにはこのような重要なハブ港の役割を果たす港があると予測しています。今この瞬間にも、ハブ港となりうるこの5つの港湾は、善意の競争を行っているだろうと私は考えています。

少し港湾の発達史についてお話をしたいと思います。初期の時代には、船がすべての港に入ってくるようなかたちをとっていました。最近になると船が大きくなり、小さい港から大きい港に荷物を集め、大きい船は大きい港に入ってその荷物を運ぶ、そのような機能を果たす港がたくさん増えました。そして船の速度が速くなるにつれて、大きい船が大量に荷物を運ぶのはもちろん、小さい港を結ぶ小さい船どうしのローカルシップも今後は強化されていくと、私を含めて多くの港湾学者は考えています。

今ここで私が申し上げたいと思うことは、このよう

なローカルシップの役割を、舞鶴や釜山が中心となって、今後とも強化していく必要があるということです。大きい港を中心として、小さい港を結ぶローカルサービスが今後発展していくと考えています。この学者の例を挙げますと、まず日本があり、釜山があり、そして高雄、そしてフィリピンとシンガポール、このようにつながるようになります。

このような観点から、韓国の海運港湾ネットワークを分析してみますと、ソウルを中心に仁川(インチョン)と釜山、両極に分けたかたちで発展してきました。この線の太さが違うのは、釜山は国際航路で全世界に開かれているということと、仁川は中国および近くのローカルサービスを行っている理由で、線の太さが少し違うのです。最近光陽という新しい港湾ができて、少し複雑な形になりました。今後、新しい世紀には、韓国の中でも、このような新しい港湾がたくさんできると予測しています。私は、光陽と釜山を結ぶかたちのハブ港と、ローカルを結ぶかたちで、韓国の港湾が発展していくことを考えています。

少し薄いのですが、この絵は釜山の港湾を示している絵です。今指しているところが、既存の港湾施設になります。ここがこれから新しくできる新港湾になります。新しい港湾の規模は、既存の釜山港の規模とほぼ同じで、今後は釜山の港湾の規模は2倍になる予定です。これは新しい港湾の予測度になります。2011年までに5万トン級までの港湾の完成を目指しています。現在2割ほどの工事が進んでいます。

釜山港の長所については、皆さんがお持ちの資料にも載っています。世界を回る航路の線上に位置しているというのがあります。港湾のコストが、日本に比べて安いということがあります。水深が十分あるということもあります。そして、波の少ない穏やかな港です。そして舞鶴と同じように、満ち潮と引き潮の差が1メートルぐらいと少ないです。それから、釜山港には、コンピュータで全部処理できるEDIシステムが整っています。そして24時間ノンストップでサービスを行っています。

先程申し上げました地理的長所をもう一度申し上げますと、この太い線に沿っていきますと、アメリ

力に行けます。そして左に行きますと、ヨーロッパに通じます。Aから見ると日本より韓国の方が遠く思われますが、地球は丸いですから、実質的にはこの距離の方が短いということになります。ということで、韓国の中ではたくさんの貨物が釜山を経由しています。ということは、舞鶴から国内を通じて運送するよりは、釜山を通じた方がコストが安くなるということになります。結局舞鶴は、国内を通っていくより、釜山を利用した方がコストを低くおさえることができるということになります。

この絵は舞鶴と日本の東海地域とのコストの比較をしてみたものです。新潟から釜山を経由して運送すると781ドルになりますが、新潟から東京を通じて輸出しますと、1311ドルのコストがかかります。結局、東京を通じるより釜山を通じた方が、コストは半分ぐらい安くなります。近畿地方も九州地方も同じことが言えます。九州から釜山を利用しますと、603ドルぐらいになります。九州から東京を利用しますと1212ドル、約1000ドルぐらいかかるということになります。

このように釜山は、ロシア、中国をメインに、そのハブ港としての機能が強化されていくと考えます。そして、船舶の速度が速くなり、発達するにつれて、ローカルサービスの面も発達していくことと思います。釜山港の発展戦略と釜山市の発展戦略につきまちは、お手元の資料を参考にいただければと思います。

最後に、このフォーラムに参加した一番重要なテーマとしての課題と提案について、少し述べたいと思います。東北アジアの港湾協議体というのがありますが、もう少し活性化させる必要があると私は思います。自治体と民間レベルでの交流をもう少し強化する必要があると思います。特に文化面と観光面での交流を強めていく必要があると思います。交流を基盤とする物流、情報、管理、経営等における共通の標準規定がないので、まず共通の標準規定を整える必要があるかと思っています。1つ例を挙げますと、韓国で*クンガンサンクルーズ*産業というのが発足しましたが、舞鶴でもこのようなクルーズ産業を活性化させていくことが、1つの例として挙げられると思います。そしてフィーダー船専用のバースを指定し、整える必要があると思います。そして、ハブ港湾を中心とした定期航路の活性化にも力を入れる必要があると思います。

北西太平洋保全事業の活性化を通じて、港湾都市はその海岸の保護にも責任がありますので、そのような環境問題にも力を入れる必要があるかと思っています。

そして長期的には、超高速船のようなテーマについては、韓国も中国も日本も一緒に討論する必要があると思います。港湾の規模だけを大きくするのではなくて、超高速船にふさわしい港湾を造るという意味でも、各国の議論が必要だと思います。そして各港湾に構築されている、そして構築されうるとと思われるシステムをどうにかたちで共有していけるかについても、議論する必要があるかと思っています。

以上で発表を終わりますが、質問と意見がありましたら、ぜひよろしくお願ひします。ありがとうございました。

講演

「大連港における物流の現状と 今後の大連経済の発展方向」

李 才（大連市計画委員会副主任、
大連市政治協商会議常務委員）

尊敬する先生方、専門家の皆様方、尊敬する友人の皆様方、今回私は大連市政府を代表して、舞鶴市と立命館大学が共催した国際シンポジウムに対して、成功するようにお祈り申し上げます。特に私個人は、舞鶴市のご招待で今回ここに来たことに対して深く感謝しています。

本日の私の報告のテーマは、「大連港の経済発展について」ですが、私は今日3つのことについて報告したいと思います。1つは簡単に大連市の概要、および大連港の発展の現状を紹介したいのです。2番目は、港を発展させることは地域の発展にどのような重要な役割があるかについて、3番目は、大連港の発展についてどのようにしたらいいかという、私個人の意見を述べたいのです。

大連市は、中国東北地区の最も有名な港湾都市です。大連市は、遼東半島の最南端に位置しています。西は渤海に面し、東は黄海に近く、南は渤海海峡を挟んで山東半島を臨み、北は東北3省と内モンゴル東部の