

日 本 海 事 財 団
平成 10 年度補助事業

長江流域経済圏と九州経済圏の国際交流を 支える国際航路のあり方に関する調査研究

－ 中 間 報 告 －

平成11年 3 月

財団法人 九州海運振興センター

は し が き

本報告書は、当センターが日本海事財団の平成10年度から2ヶ年にわたる補助事業として実施している「長江流域経済圏と九州経済圏の国際交流を支える国際航路網のあり方に関する調査研究」の平成10年度研究成果を中間報告書としてとりまとめたものであります。

十億を超える人口を有し、依然として急速な経済成長を続ける中国には、生産拠点として、あるいは消費市場として、世界の注目が集まっています。中でも長江デルタ地域は、大規模開発プロジェクトの相次ぐ上海を中心に、中国経済の成長の極としてめざましい経済発展を遂げています。さらに、長江の河川交通を活用して、中上流方面への経済発展の拡大が期待されており、長江流域が一体となった「長江経済圏」が形成されつつあるといえます。

一方、九州経済圏においては、地理的近接性を生かした旧来からの交流に加え、近年では対外直接投資、国際分業や国際交流が活発化し、中国との輸出入貨物や海外旅行客も増加しています。こうしたことから、九州経済圏と上海を中心とする長江経済圏においては、産業、貿易、観光などさまざまな面での国際交流の進展が期待されています。活発な国際交流を実現するためには、貨物・旅客両面にわたる国際航路網の充実が不可欠であります。

こうしたことから、本調査は、長江経済圏と九州経済圏の国際交流を促進するため、わが国と中国の国際交流や国際海上輸送の現状を把握した上で、長江経済圏と九州経済圏との国際交流を展望し、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方とその実現のために求められる取り組みを明らかにしようとするものです。本年度は、貨物輸送面に重点を置き、国際海上輸送や国際交流の現状分析、荷主・船社のアンケート・ヒアリング調査を行なうことにより、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の課題を抽出いたしました。次年度はこれを踏まえ、旅客輸送面の検討も加え、国際航路網のあり方とその実現のための取り組みについて検討していくこととしております。

この報告書が関係者の方々にいささかなりともご参考になれば幸いに存じます。

おわりになりましたが、本調査研究をとりまとめるにあたって終始ご指導、ご協力を頂きました西南学院大学小川雄平商学部長はじめ委員各位、関係官公庁並びに調査にご協力頂きました関係の方々に、改めて御礼申し上げます。

平成11年3月

財団法人 九州海運振興センター
会 長 邑 本 義 一

『長江流域経済圏と九州経済圏の国際交流を支える国際航路のあり方に関する調査研究』

委 員 ・ 幹 事 名 簿

(順不同 敬称略)

委員長	小 川 雄 平	西南学院大学商学部長
委員	北 村 不 二 夫	第四港湾建設局地域整備調整官
〃	大 石 文 明	(社)九州・山口経済連合会開発部長
〃	外 池 治	日本開発銀行福岡支店次長
〃	中 野 洋 一 (青 木 良 憲)	日本郵船(株)九州支店長
〃	宮 路 康 利 (村 形 義 明)	大阪商船三井船舶(株)九州・門司支店長
〃	佐 瀬 勝 彦	三井物産(株)九州支社運輸部長
〃	北 島 巧	山九(株)北九州支店物流企画専任部長
〃	林 田 信 一	日本通運(株)福岡海運支店国際輸送第二課長
〃	玉 井 紘 一	北九州運輸(株)取締役福岡営業本部副本部長
〃	山 口 周 一	長崎県企画部交通政策課長
〃	角 田 勝 民	佐賀県土木部港湾課長
〃	田 中 拓 郎	福岡県土木部港湾課長
〃	森 川 雅 行	福岡市港湾局計画部長
〃	井 上 慎 一	北九州市港湾局企画部長
〃	樋 口 嘉 章	下関市港湾局長
〃	佐 藤 尚 之	九州運輸局企画部長
〃	岡 崎 宏	九州運輸局運輸部長
幹 事	正 手 敬 三	九州運輸局企画部貨物流通企画課長
〃	澤 永 鎮 康	九州運輸局運輸部輸送課長
事務局	林 節 郎	(財)九州海運振興センター調査役
集計・解析	泉 裕 喜	(株)三和総合研究所 研究開発第一部主任研究員

() は前任者

目 次

第1章 調査の概要	1
1. 調査の背景と目的	1
2. 調査フロー	2
3. 調査内容と方法	3
第2章 九州を中心とするわが国と中国の国際海上輸送の現状	7
1. 国際航路体系の現状	7
2. 港湾・空港の整備状況	13
3. 国際貨物流動の現状	20
4. 国際旅客流動の現状	26
第3章 九州を中心とするわが国と中国の国際交流の現状	27
1. 貿易の現状	27
2. 直接投資の現状	30
3. 人的交流の現状	37
第4章 長江経済圏と九州経済圏の今後の発展ポテンシャル	43
1. 長江経済圏の現状と今後の発展ポテンシャル	43
2. 九州経済圏の現状と今後の発展ポテンシャル	62
第5章 荷主企業等の貨物輸送ニーズの把握	69
1. アンケート調査の概要	69
2. アンケート回答企業の属性	71
3. 輸出入コンテナ貨物取扱いの現状	74
4. 長江経済圏を中心とした中国との輸出入の見通し	100
第6章 船社の航路開設条件の把握	113
1. ヒアリング調査の概要	113
2. 外航船社の意向	114
第7章 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網における課題	119
1. 長江経済圏と九州経済圏の国際交流の展望	119
2. 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網における課題	124

第 1 章 調査の概要

第1章 調査の概要

1. 調査の背景と目的

十億を超える人口を有し、香港の返還も大過なく終えた中国は、依然としてその急速な経済成長が世界の注目を集めている。中でも長江デルタ地域は、大規模開発プロジェクトの相次ぐ上海を中心に、中国経済の成長の極としてめざましい経済発展を遂げている。さらに、長江は河口から 1,000 km以上の地点まで 5,000 トンクラスの船舶が航行可能であるため、その河川交通を活用して、さらに上流方面への経済発展の拡大が期待されており、長江中下流域が一体となった「長江経済圏」が形成されつつある。

一方、九州経済圏においては、中国をはじめとするアジア諸国との近接性を生かした交流が旧来より活発であるが、近年では、中国への対外直接投資や日中間の国際分業が活発化し、中国との輸出入貨物や海外旅行客も増加している。このため、九州経済圏と上海を中心とする長江経済圏においては、産業、貿易、観光などさまざまな面での国際交流の進展が期待されている。

国際航路網は、国際交流を支える重要な基盤であることから、活発な国際交流を実現するため、貨物・旅客両面にわたる国際航路網の充実が不可欠である。

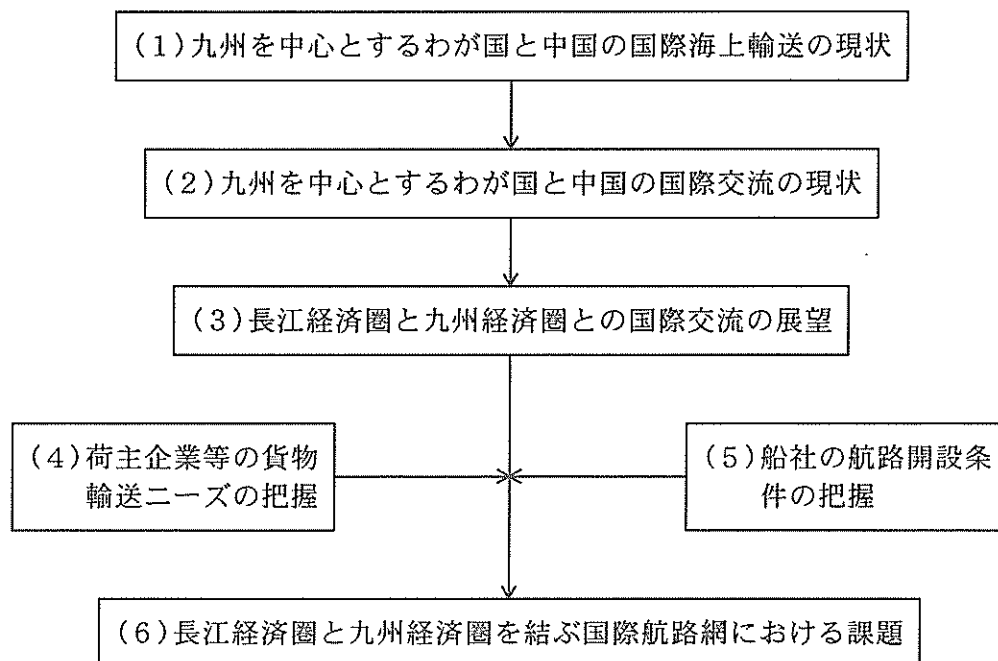
こうしたことから、本調査は、長江経済圏と九州経済圏の国際交流を促進するため、わが国と中国の国際交流や国際海上輸送の現状を把握した上で、長江経済圏と九州経済圏との国際交流を展望し、貨物・旅客両面の輸送ニーズを把握することなどにより、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方とその形成のために求められる取り組みを明らかにすることを目的とする。

本年度は、貨物輸送面に重点を置き、国際海上輸送や国際交流の現状分析や荷主・船社の意向調査を行なうことにより、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の課題を明らかにすることとする。

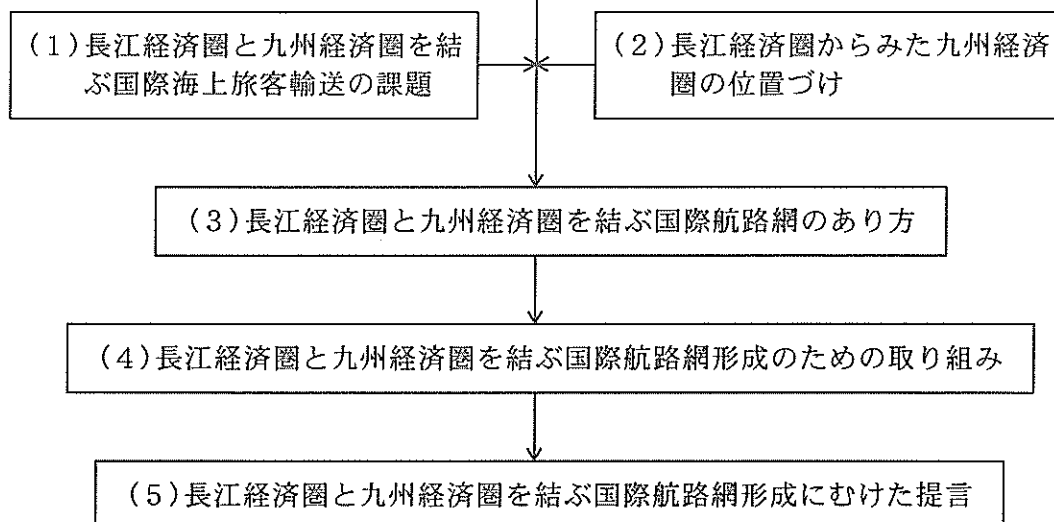
なお、本調査において長江経済圏とは、上海市、江蘇省、浙江省、安徽省、江西省、湖北省、湖南省、重慶市、四川省の9省市を範囲とすることとする。

2. 調査フロー

(平成10年度)



(平成11年度)



3. 調査内容と方法

(平成10年度)

(1)九州を中心とするわが国と中国の国際海上輸送の現状

九州を中心とするわが国と、長江経済圏を中心とする中国の国際海上輸送の現状について把握する。貨物面を中心としつつ、旅客面も検討対象とし、関連して航空輸送の現状も概観する。

①国際貨物輸送の現状

わが国と中国を結ぶ国際貨物輸送の現状として、貨物流動、航路体系、港湾整備等について把握する。

《調査項目》

- * 貨物流動（輸出入貨物量、輸出入コンテナ貨物の流動状況、航空貨物 等）
- * 航路体系（外貿定期コンテナ航路、国際フェリー航路 等）
- * 港湾整備（長江流域を中心とした中国のコンテナターミナル整備の動向 等）

②国際旅客輸送の現状

わが国と中国を結ぶ国際旅客輸送の現状として、航路・航空路とその輸送実績等について把握する。

《調査項目》

- * 旅客流動（国際海上旅客流動実績、国際航空旅客流動実績 等）
- * 航路・航空路体系（国際フェリー航路、国際定期航空路等）
- * 港湾・空港整備（長江流域を中心とした中国の港湾・空港整備の動向 等）

(2)九州を中心とするわが国と中国の国際交流の現状

①貿易の現状

日中間の品目別輸出入額の現状を把握するとともに、その推移から日中間の貿易構造、国際分業構造の変化について検討する。

②直接投資の現状

日中間の直接投資の現状について、わが国から中国への投資、中国からわが国への投資の両面について、それぞれ九州経済圏、長江経済圏を中心に把握する。

《調査項目》

- * 日系企業の中国進出状況
- * 中国系企業の日本進出状況

③人的交流の現状

姉妹都市、登録外国人数、留学生数などから、日中間の人的交流の現状について把

握する。

(3) 長江経済圏と九州経済圏との国際交流の展望

(2)を踏まえ、長江経済圏、九州経済圏それぞれの国際交流面における今後の発展可能性を検討し、両経済圏間の国際交流を展望する。

① 長江経済圏の今後の発展ポテンシャル

中国の対外開放政策など国際交流の全国的な枠組み、長江経済圏における経済社会状況や港湾整備の動向を整理し、長江経済圏の今後の発展可能性について検討する。

《調査項目》

- * 中国の対外開放政策の動向
- * 長江経済圏の社会経済状況（人口、産業別GDP、一人あたりGDP、産業立地動向、物流基盤整備状況 等）
- * 長江経済圏の港湾整備等の動向

② 国際交流面からみた九州経済圏のポテンシャル

長江経済圏との国際交流を念頭に置いた九州経済圏のポテンシャルを把握するため、経済社会状況や港湾整備の動向などを整理する。

《調査項目》

- * わが国における国際交流促進施策の動向（FAZ等）
- * 九州経済圏の経済・産業・物流の動向
- * 九州経済圏の港湾整備等の動向

③ 長江経済圏と九州経済圏との国際交流の展望

①および②の結果に加え、国際経済交流や国際物流に関して造詣の深い有識者へのヒアリング調査などに基づき、長江経済圏と九州経済圏の国際交流について、国際貨物輸送需要への影響に留意しつつ展望する。また、日中間の国際貨物輸送需要に関する既存調査を収集し、可能な限り量的な検討を加える。

(4) 荷主企業等の貨物輸送ニーズの把握

九州経済圏に立地する荷主企業を対象にアンケート調査を実施することにより、長江経済圏との輸出入貨物取扱いの現状や今後の見通し、国際航路網整備に対するニーズなどを把握する。

《調査対象》

- * 九州経済圏に立地する荷主企業（製造業、卸・小売業） 約 1,700 社

《調査項目》

- * 輸出入コンテナ貨物量、品目構成、相手地域構成
- * 長江経済圏との貨物輸送の現状
- * 長江経済圏との貨物輸送の問題点
- * 長江経済圏との貨物輸送の見通し
- * 長江経済圏と九州経済圏間の貨物輸送へのニーズ
- * 企業属性 等

(5) 船社の航路開設条件の把握

日中間に定期航路を運航する外航船社を対象にヒアリング調査を実施することにより、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路の現状、今後の航路整備への意向とその条件などを把握する。

《調査対象》

- * 外航船社（アジア域内航路運航船社、基幹航路運航船社） 約5社

《調査項目》

- * 航路概況
- * 航路体系上の問題点
- * 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ航路整備への意向
- * 航路開設の条件（輸送需要の条件、港湾整備等の条件、その他の条件）等

(6) 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網における課題

以上の検討を踏まえ、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の現状における問題点を明らかにするとともに、今後の国際交流の展望を踏まえた国際航路網整備に向けた課題を整理する。

(平成11年度(案))

(1) 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際海上旅客輸送の課題

人・物両面にわたる長江経済圏、九州経済圏の国際交流を促進するとともに、航路の開設可能性を高める観点から、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ貨物輸送に付帯する形で国際海上旅客輸送の課題を抽出する。

① 国際旅客輸送を取り巻く環境の変化

中国人の海外渡航自由化に関する状況、九州経済圏における国際的な観光資源の状況などを把握することにより、長江経済圏から九州経済圏への観光客を中心として、両地域間の国際旅客流動の活発化に向けた可能性を検討する。

②外航船社の定期航路開設条件

日中間の国際フェリー航路を運航する外航船社等に対してヒアリング調査を行うことにより、日中間の国際定期航路開設の条件を明らかにし、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際定期航路開設の可能性を検討する際の資料とする。

③長江経済圏と九州経済圏間の国際旅客輸送の課題

①および②を踏まえ、旅客輸送面からみた長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網整備に向けた課題を整理する。

(2)長江経済圏からみた九州経済圏の位置づけ

長江経済圏における日本からの進出企業を中心として、業種、規模、外資比率やコンテナ適合品目の取扱状況、主な取引相手先などを把握することによって、九州経済圏に立地する企業との取引可能性が高い企業、地域、業種等を明らかにし、輸出入相手先のターゲットの絞り込みを行う。同時に、日中間の国際分業構造や金融センターとしての上海の現状と今後の見通し、先行して海外進出した東南アジア等の動向を把握することにより、今後の長江経済圏の発展方向性を明確化していく。

また、現地における貿易関係機関等に対するヒアリング調査により、長江経済圏からみた九州経済圏の位置づけと輸出入拡大に向けた課題等を把握する。

(3)長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網のあり方

平成 10 年度調査および(1)、(2)の検討結果を踏まえ、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網の望ましいあり方を検討する。

その際、長江経済圏におけるハード・ソフト両面のインフラ整備の動向や中国における海外渡航に関する施策の動向、テクノスーパライナー等の高速船の開発動向等を考慮し、上海をはじめとした沿海部との航路網の強化と内陸に至る航路網の形成、旅客輸送との連携のあり方等について、段階的な航路網形成のシナリオを検討する。

(4)長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網形成のための取り組み

(3)で検討した望ましい国際航路網の形成に向けて、ハード・ソフト両面における方策、その取り組み体制のあり方等について検討する。

(5)長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網形成にむけた提言

2 か年にわたる調査の総括として、長江経済圏と九州経済圏を結ぶ望ましい国際航路網の実現に向けた取り組みのあり方を提言としてとりまとめるとともに、残された課題を整理する。

第2章 九州を中心とするわが国と 中国の国際海上輸送の現状

第2章 九州を中心とするわが国と中国の国際海上輸送の現状

本章では、九州を中心とするわが国と長江経済圏を中心とする中国との間における国際航路体系、港湾・空港整備状況、国際貨物流動および国際旅客流動について把握する。

1. 国際航路体系の現状

(1) 国際定期コンテナ航路

九州経済圏に寄港する中国（香港を除く）とのコンテナ航路についてみると（国際フェリーを含む。詳細は(2)参照）、合計 26 航路が就航している。その中国での寄港地をみると、大連、青島、新港（天津）など中国北部への航路が充実しており、上海や寧波など長江経済圏と結ぶ航路、福州や廈門など福建省方面の航路がこれに次いでいる。

九州側の寄港地をみると、門司（北九州）、小倉（同）、博多、長崎、大分、志布志、に寄港している。このうち、門司（北九州）が最も多く、16 航路が寄港している、次いで博多の 8 航路、小倉（北九州）、長崎、大分、志布志、下関（国際フェリー）がそれぞれ 1 航路となっている。また、これらの航路は九州以外に大阪、神戸など関西圏にも寄港する航路が多い。

運航頻度については、門司（北九州）、博多では、概ね週 1 便程度が確保されているが、長崎、大分、志布志では、隔週運航となっている。

こうしたことから、九州経済圏内では門司（北九州）と中国を結ぶ航路が最も充実しており、博多がこれに次いでいる。

次に、九州以外の日本全国と中国（香港を除く）との航路体系についてみると、合計 61 航路（九州経済圏に寄港する航路は除く）となっている。これらの中国側の寄港地は、上海が最も多く 26 航路となっている。次いで、青島には 18 航路、大連には 13 航路、新港に 12 航路が寄港しており、中国北部の港湾との航路が多い。

長江経済圏では、上海のほか、南通、張家港、南京に各 2 航路が寄港しており、日本からのダイレクト航路で最も上流まで長江を遡るのは、横浜・名古屋・神戸～南通・張家港・南京航路である。

一方、国内においては、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸といった港湾に寄港するケースが多く、最も多い横浜には 37 航路が寄港している。次いで名古屋が 26 航路、神戸が 24 航路、大阪が 23 航路、東京が 14 航路となっている。その他の港湾については 1～2 航路の寄港となっている。

運航頻度についてみると、週 1 便ないし隔週の航路が多いが、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の各港湾では中国側の各相手港に対して複数の航路が運航されている場合が多く、各航路を合わせると週数便が運航されている。

表2-1-1 九州経済圏に寄港する日本～中国間の航路

寄港地(中国)	寄港地(九州)	寄港地(その他日本)	運航頻度	運航会社	注
大連	門司(北九州)	松山	1/週	Dalian Container Shipping (Kitakyushu Unyu)	松山は隔週寄港
大連、新港	門司(北九州)	大阪、神戸	1/週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
大連、新港	門司(北九州)	横浜、名古屋、大阪、神戸	1/週	China Shipping	
大連、煙台	門司(北九州)	東京、横浜、大阪、神戸	1/週	Dalian Vivid Dragon Shipping (Tohsin Enterprises/Mitsui Soko)	
大連、新港、青島、上海、福州、廈門、汕頭、黄塘	門司(北九州)	横浜、名古屋、四日市、大阪、神戸	4～5/月	MOS	セミコンテナ船
煙台、青島、連雲港	門司(北九州)	大阪、神戸	1/週	SEITRANS (Aichi Kaiun/Kamigumi)	
青島	門司(北九州)	神戸	1/週	China Shipping	
青島、連雲港	門司(北九州)	名古屋、神戸	1/週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
上海	門司(北九州)	神戸	1/週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
上海	門司(北九州)	東京、横浜、名古屋、大阪、神戸	1/週	Shanghai Jin Jiang Shipping (Sumitomo/Mitsui Soko)	
寧波	門司(北九州)	大阪、神戸	1/10日	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
寧波	門司(北九州)	大阪、神戸	1/10日	Ningbo Ocean Shipping(Nitto)	
廈門、福州	門司(北九州)	大阪、神戸	1/週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
廈門、泉州、汕頭、黄塘	門司(北九州)	鹿島、横浜、名古屋、豊橋、大阪、神戸	1/週	China Shipping	香港にも寄港
青島	門司(北九州)、博多		1/週	SITC Lines Co.(SITC Japan)	
青島、上海	門司(北九州)、博多		1/週	China Shipping	
青島	博多	大阪	1/週	China Shipping	
青島	博多		1/週	Uno Reefer Container Line	
青島、連雲港	博多		1/10日	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
青島、上海	博多	東京、名古屋、神戸	1/週	Hapag/NYK(TSK)/OOCL/P&Q Ned	北米航路
福州、廈門	博多		1/週	Fujian Foreign Trade Centre Shipping (Nitto)	
福州、廈門、汕頭	博多		1/週	Sino-Asia (Choyo)	
大連、新港、上海、寧波、福州、廈門、汕頭、黄塘	小倉(北九州)	鹿島、横浜、名古屋、大阪、和歌山、新居浜	4～5/月	Daichi Chuo	セミコンテナ船
上海、廈門、福州	長崎	那覇	隔週	Sino-Asia (Choyo)	セミコンテナ船
上海	大分、志布志	水島、福山、広島	隔週	Minsheng Kambara Marine Shipping (Kambara Kisen)	
青島	下関		1/週	Orient Ferry	国際フェリー

注) 備考欄の「セミコンテナ船」「国際フェリー」以外はフルコンテナ船航路。国際フェリーは(2)国際フェリー航路との重複あり。

「北米航路」とある航路は樺太～北米航路において日中間サービスを提供している航路。それ以外はすべて日中航路。

中国は香港のみ寄港する航路は含まない。

資料) 「1999年版国際輸送ハンドブック」(財団法人コマーサーズ)より三和総合研究所作成

表2-1-2 九州経済圏に寄港しない日本～中国間の航路

寄港地(中国)	寄港地(日本)	運航頻度	運航会社	注
大連	東京、横浜、名古屋、神戸	1/週	KL	
大連、新港	横浜、神戸	1/週	APL	
大連、新港	横浜、名古屋、四日市	隔週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
大連、新港	東京、横浜、名古屋	隔週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
大連、新港	横浜、大阪、神戸	1/週	Shandong Province Yantai Int'l Marine Shipping Co.(Nissin)	
大連、新港、青島	大阪	1/週	Evergreen	
大連、新港、青島	横浜	1/週	Maersk/Sea-Land	
大連、煙台	横浜、名古屋	1/週	China Shipping	
大連、煙台	横浜、大阪、神戸	1/週	Sea United Shipping (Azuma Kaiun)	
大連、煙台	大阪、神戸	1/週	SITC Lines Co. (SITC Japan)	
大連、青島	東京、高知	1/週	Uno Reefer Container Line	
大連、青島、上海	新潟、富山新港	隔週	Minsheng Kambara Marine Shipping (Kambara Kisen)	
大連、青島、上海	新潟、富山新港、境港	隔週	Minsheng Kambara Marine Shipping (Kambara Kisen)	
營口、青島	東京、横浜、大阪	1/週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
新港	横浜、名古屋、大阪	隔週	Tianjin-Kobe Int'l Marine Shipping (Tenjin Shipping)	
新港	横浜、名古屋、神戸	1/週	Tientsin Marine Shipping Co (Tenjin Shipping)	
新港	横浜、名古屋、大阪	隔週	Tientsin Marine Shipping Co (Tenjin Shipping)	
新港、煙台	神戸	1/週	China Express Line	国際フェリー
新港、青島、上海、黄浦、湛江、北海、海口、連雲港	横浜、名古屋、大阪	4～5/月	ECL(Newstar)	セミコンテナ船
新港、日照	横浜、名古屋、神戸	1/週	Sinotrans Container Lines Co. (Sinotrans Japan)	
煙台、青島	横浜、名古屋	隔週	SITC Lines Co. (SITC Japan)	
青島	東京	1/週	China Shipping	
青島	東京、名古屋	1/週	China Shipping	
青島	東京、横浜、名古屋	1/週	Pan Ocean (Senwa)	
青島	大阪、横浜	隔週	Sinotrans Container Lines Co. (Sinotrans Japan)	
青島	大阪、神戸	1/週	SITC Lines Co. (SITC Japan)	
青島	東京	1/週	SITC Lines Co. (SITC Japan)	
青島、連雲港	横浜	1/週	China Shipping	
青島、連雲港	横浜、名古屋	1/週	SEITRANS (Aichi Kaiun/Kamigumi)/ Yancheng Marine Shipping (Tenjin Shipping)	
青島、上海	東京、名古屋	1/週	APL/Hyundai/MOL(MONCON)	北米航路
青島、上海	横浜、名古屋	隔週	Sinotrans Container Lines Co. (Sinotrans Japan)	
南通、張家港、南京	横浜、名古屋、神戸	1/週	Sinotrans Jiangsu Group Co. (Sinotrans Japan)	
南通、張家港、南京、Taicang	横浜、名古屋、神戸	1/週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
上海	大阪、岩国	1/週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
上海	大阪、神戸	1/週	China Shipping	
上海	大阪、神戸	1/週	China Shipping	
上海	東京、横浜	1/週	China Shipping	
上海	大阪、神戸	1/週	CHINJIF(Japan China International Ferry)	国際フェリー
上海	東京、大阪	1/週	Hanjin/Cho Yang/DSR-Senator(Seven Seas)	北米航路
上海	東京、横浜、名古屋、神戸	1/週	KL	
上海	福山、広島、徳山	隔週	Minsheng Kambara Marine Shipping (Kambara Kisen)	福山～上海は1/週
上海	横浜、名古屋	1/週	Sea-Land	北米航路
上海	大阪	1/週	Shanghai Ferry	国際フェリー
上海	大阪、神戸	1/週	Sinotrans Container Lines Co. (Sinotrans Japan)	
上海	大阪、神戸	1/週	SITC Lines Co. (SITC Japan)	
上海	横浜、名古屋	隔週	SITC Lines Co. (SITC Japan)	
上海	東京、大阪	1/週	Hanjin/Cho Yang/DSR-Senator(Seven Seas)	
上海	大阪、神戸	1/週	Tientsin Marine Shipping Co (Tenjin Shipping)	
上海	横浜、名古屋、四日市	1/週	Tientsin Marine Shipping Co (Tenjin Shipping)	
上海、南通	横浜、名古屋	1/週	China Shipping	
上海、寧波	神戸	1/週	APL	
上海、寧波	東京、横浜、名古屋	隔週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	上海～横浜は1/週
上海、寧波	横浜、神戸、大阪	1/週	Shanghai Hai Hua Shipping (Seven Seas)	
上海、福州、泉州、廈門	境港、秋田、苫小牧、八戸、日立、清水	1/週	Minsheng Kambara Marine Shipping (Kambara Kisen)	
寧波	横浜、名古屋	3/月	OOCL	
福州	日立、横浜、名古屋、神戸	隔週	Fujian Shipping(Sankyu)	
福州、廈門	横浜、名古屋	1/週	China Ocean Shipping Co.(Cosco Japan)	
福州、廈門	鹿島、横浜、大阪、神戸	1/週	China Shipping	
廈門	横浜、大阪、神戸	1/週	Kien Hung Shipping(Seven Seas)/Powick Shipping(Seven Seas)	香港にも寄港
塩田	横浜	1/週	APL/Hyundai/MOL(MONCON)	北米航路
塩田	横浜、神戸	1/週	APL/Hyundai/MOL(MONCON)	北米航路

注) 備考欄の「セミコンテナ船」「国際フェリー」以外はフルコンテナ船航路。国際フェリーは(2)国際フェリー航路との重複あり。

「北米航路」とある航路は横濱～北米航路において日中間サービスを提供している航路。それ以外はすべて日中航路。

中国は香港のみ寄港する航路は含まない。

資料)「1999年版国際輸送ハンドブック」(財オーシャンコマース)より 三和総合研究所作成

(2) 国際フェリー航路

日本と中国間のフェリー航路についてみると、現在、上海～大阪（2社が運航）、上海～神戸、天津～神戸、青島～下関の4路線が運航されている。阪神地区発着の航路が中心となっているが、それ以外では唯一、下関に航路が開設されている。

このうち、上海との航路は開設年次が比較的早く、1985年に2航路が開設されている。一方、最も新しい航路は、98年1月に定期化された青島～下関航路である。

また、運航頻度についてみると、上海～大阪（上海フェリー運航）、天津～神戸、青島～下関は毎週運航される。その他については隔週となっており、上海は、延べ週2便が運航されている。

なお、94年に開設された長崎～上海間（長崎上海国際フェリー(株)運航）については、97年1月より休止となっている。

表2-1-3 日本～中国間のフェリー航路

中国	日本	開設年	運航会社	運航頻度
上海	大阪	1985.7	中日国際輸渡有限公司	1便／隔週
		1993.1	上海フェリー	1便／週
上海	神戸	1985.7	中日国際輸渡有限公司	1便／隔週
天津	神戸	1990.3	チャイナエクスプレスライン	1便／週
青島	下関	1998.1	オリエントフェリー	1便／週

資料）運輸省海上交通局外航課資料より三和総合研究所作成

(3) 国際定期航空路

九州経済圏と中国（香港を含む）間との航空路についてみると、福岡、長崎、鹿児島 の3都市から、中国の8都市へ就航している。このうち、福岡発着の路線が最も多く、大連、北京、青島、西安、上海、武漢、香港、桂林の8都市へ就航しており、特に、武漢線、桂林線は国内でも福岡発着のみである。また、長崎からは上海へ、鹿児島からは香港へ路線が開設されている。

運航頻度については、福岡～香港が週16便と最も多く、福岡～上海が週13便でこれに次ぐなど、福岡発着が路線数、運航頻度ともに最も充実している。また、長崎～上海、鹿児島～香港は週2便が確保されている。

次に、九州を除く日本全国と中国（香港を含む）との路線についてみると、国内10都市から中国の12都市に向けて路線が開設されている。このうち、香港と上海への路線が最も多く、それぞれ国内7都市から路線が開設されている。次いで大連へは5都市、北京は4都市と続いている。このほか、西安は3都市、瀋陽、天津、青島は2都市、哈爾濱、重慶、廈門、広州はそれぞれ1都市からの路線が開設されている。

また、国内側をみると、東京、大阪、名古屋に加え、札幌、仙台、新潟、富山、岡山、

広島、沖縄の各空港からの航路が開設されている。このうち、東京、大阪、名古屋については、それぞれ中国の5都市、9都市、5都市と結ばれている。東京からの路線については、大連、北京、上海、香港といった大都市に対して多頻度で提供しているのに対し、その他の空港からは、相対的に頻度は低いものの、天津、西安、重慶といった東京線が乗り入れない都市にも路線が開設されている。

表2-1-4 九州経済圏に就航する日本～中国間の国際航空路

中国	日本	運航会社※1	運航頻度 (週)※2
大連	福岡	CA,NH	5 便
北京	福岡	CA,MU	10.5 便
青島	福岡	WH	3 便
西安	福岡	WH	3 便
上海	福岡	CA,MU,NH	13 便
	長崎	MU	2 便
武漢	福岡	CZ	2 便
香港	福岡	CX,JL	16 便
	鹿児島	JL	2 便
桂林	福岡	CZ	2 便

※1：CA：中国国際航空／ CX：キャセイパシフィック航空／ CZ：中国南方航空／ JL：日本航空／ MU：中国東方航空／ NH：全日本空輸／ WH：中国西北航空

※2：往路・復路の運航頻度が異なる場合、平均値を示す。

資料)「JTB時刻表(1999.2)」より三和総合研究所作成

表2-1-5 九州経済圏に就航しない日本～中国間の国際航空路

中国	日本	運航会社※ 1	運航頻度 (週)※ 2
哈爾濱	新潟	CJ	2 便
瀋陽	札幌	CJ	1 便
	大阪	CJ,NH	4 便
大連	東京	CA,JL,NH	11 便
	大阪	CA,NH	6.5 便
	仙台	CA	2 便
	富山	CJ	2 便
	広島	CA	2 便
北京	東京	CA,IR,JL,MU,NH,NW,PK,UA	43 便
	大阪	CA,JL,MU,NH	17.5 便
	仙台	CA	4 便
	広島	CA	2 便
天津	大阪	JL,NH	5 便
	名古屋	CA,JL	4 便
青島	東京	JL,NH	4 便
	大阪	MU,NH	6 便
西安	名古屋	WH	9 便
	新潟	WH	2 便
	広島	WH	4 便
上海	東京	CA,JL,MU,NW,UA	30.5 便
	大阪	CA,JL,MU,NH	29.5 便
	名古屋	MU,WH	11 便
	仙台	CA	2 便
	新潟	WH	2 便
	岡山	MU	2 便
	広島	WH	4 便
重慶	名古屋	SZ	2 便
廈門	大阪	NH	3 便
広州	大阪	CZ,JD	9 便
香港	東京	CX,EG,JD,JL,NH,NW,UA	79.5 便
	大阪	AI,CX,JD,JL,NH	44 便
	名古屋	CX,JL	21 便
	札幌	CX	2 便
	仙台	KA	4 便
	広島	KA	4 便
	沖縄	JL	2 便

※ 1 : AI : イー・イー・アイ / CA : 中国国際航空 / CJ : 中国北方航空 / CX : キャセイパシフィック航空 / CZ : 中国南方航空 / EG : 日本アジア航空 / IR : イラン航空 / JD : 日本エージェンシー / JL : 日本航空 / KA : 香港ドリーム航空 / MU : 中国東方航空 / NH : 全日本空輸 / NW : ノースウエスト航空 / PK : パキスタン国際航空 / SZ : 中国西方航空 / UA : ユナイテッド航空 / WH : 中国西北航空

※ 2 : 往路・復路の運航頻度が異なる場合、平均値を示す。

資料) 「JTB時刻表(1999.2)」より三和総合研究所作成

2. 港湾・空港の整備状況

(1) 長江流域における港湾整備状況

① 施設整備状況

長江流域を中心とした中国の港湾整備の概況をみると、バース数が最も多い港湾は上海であり、126（うち1万トン以上の船に対応したバースは68）となっている。

また、最大係留船型についてみると、2.5万トンクラスまで係留可能である港湾は上海、南通、鎮江であり、続く1.5万トンクラスは江陰となっている。また、張家港、揚州については、1万トンクラスとなっており、蕪湖より上流に位置する港湾は5千トンクラス、3千トンクラスとなっている。

表2-2-1 長江流域の主たる港湾の概況

港湾名	係船岸		
	バース数	水深	最大係留船型
上海	126（1万トン以上68）		2.5万トンクラス
南通	10（1万トン以上3）	5.5m～15m	2.5万トンクラス
張家港	8（1万トン以上5）	12.9m	1万トンクラス
江陰	11（1万トン以上2）	1.8m～13.9m	1.5万トンクラス
鎮江	11（1万トン以上4）	3m～11m	2.5万トンクラス
揚州	46	15m	1万トンクラス
南京	35（1万トン以上13）	5m～11m	—
蕪湖	8	8m以上	5千トンクラス
九江		5m以上	5千トンクラス
武漢	53	3m～8m	5千トンクラス
重慶	49		3千トンクラス

資料)「総合物流体系整備協力調査報告書(平成9年3月)」((社)海外運輸協力協会)

次に、長江流域の港湾について、コンテナターミナルの現状についてみると、ターミナル数は上海が最も多く、岸壁延長（ただし、張家港は不明）、クレーン数、蔵置能力についても上海が最も大きい。

表2-2-2 長江流域のコンテナターミナルの現状

港湾名	ターミナル数	岸壁延長(m)	バース数	水深(m)	クレーン数	蔵置能力(TEU)
上海	3	2,281	—*1)	9.4～12.5	16	60,800
南京	1	410	2	11.0	4	9,500
張家港	1	—*1)	1	—*1)	1	4,896

資料)「CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1998」

*1)記載なし

②長江における水路整備の状況

長江水路の現況について表 2-2-3 に示す。

まず、長江流域の主要都市間の距離をみると、長江口～上海が 110km、上海～武漢が 1,070km、武漢～宜昌が 630km、宜昌～宣賓が 1,040km（うち宜昌～重慶間は 660km）となっている。

各区間の水深をみると、それぞれ 7.0m、4.0 ～ 7.0m、2.9 ～ 3.2m、2.9m（宜昌～重慶）となっている（いずれも洪水期）。南京近くの蕪湖までは水深 7.0 m を有し、15,000 ～ 20,000DWT までの船型の運航が可能となっている（ただし増水期は 4,000DWT 級まで）。その上流については、武漢までは 5,000DWT 級、重慶までは 1,000DWT 級の運航が可能である。

表2-2-3 長江水路の現況

都市	宣賓	重慶	三峽ダム ▼	葛州壩ダム ▼	宜昌	岳陽	武漢	黄石	九江	安慶	蕪湖	南京	上海	長江口
距離 (水深)														
水路	三峽ダムから重慶の上流は、急流で岸壁が迫り、川幅が狭く、一方通航の箇所もあり、難所がある。 河床底質は宜昌から三峽間は岩質で淤滞が困難である。 河床底質は概ね砂・泥であるが、長沙市あたりでは河床勾配が上流の急勾配から緩勾配に急変するため、砂が大量に堆積し、河床が絶えず変動する。 可航水路は蛇行しており、上海から南京間には場所によって20mの水深となっている。 南京港まではレーダー管制がなされ、外国船の夜間航行も許される。 長江口の北槽・南槽水道の自然水深は6mで、7mまで浚渫により維持され、平均潮位差を加えると10m程度まで可航水深が確保されている。													
船型	運航可能吃水(貨物重量ト) 重慶～上海(下り/上り: 5日/7日) 吃水は、2.5m以下(約1,000DWT) 吃水は、2.9m以下(約1,500DWTの貨物船並びに5,000トンのバージ船団) 武漢～上海(下り/上り: 3日/4日) 吃水は、4.0m以下(約5,000DWT) (15,000～20,000DWT、但し増水期は4,000DWT)													
障害物	葛州壩ダム(開門2ヶ所、280m×34m×5m、滞船恒常的に発生) 急流と曲折部多し(6隻7,000トンのバージで95時間(宜昌～漢口間)) 黄石長江大橋(水面上に制限)/九江長江大橋(南京と同様)/武漢長江大橋 南京長江大橋(水面上30m、通行方向は24m以上)													

資料)「総合物流体系整備協力調査報告書(平成9年3月)」((社)海外運輸協力協会)

③港湾の貨物取扱量

長江経済圏の港湾における貨物取扱量（1996 年）をみると、上海が 16,402 万トンで第 1 位、南京（江蘇省）が 5,182 万トンで第 8 位、武漢（湖北省）が 1,710 万トンで第 10 位である。南京と武漢は長江流域の港湾であり、長江が中国における主要な貨物輸送ルートとなっていることがうかがえる。

貿易貨物の割合についてみると、上海は 25.2 % であり、他の沿海主要港（平均 37.7 %）に比べて高くないが、貿易の絶対量においても 4,133 万トンで第 1 位の地位を占めている。南京は河川港であるが、貿易貨物の割合は 11.6 % と他の河川港（平均 5.3 %）に比べて高いことが特徴である。

表2-2-4 主要港の貨物取扱量（1996年）

順位	港湾名	取扱量（万トン）	貿易比率（%）
1	上 海	16,402	25.2
2	秦皇島	8,132	30.3
3	寧 波	7,639	37.4
4	広 州	7,450	31.2
5	大 連	6,427	43.3
6	天 津	6,188	51.0
7	青 島	6,003	45.7
8	南 京(河)	5,182	11.6
9	湛 江	1,769	51.1
10	武 漢(河)	1,710	0.8
	沿海港湾	85,152	37.7
	河川港湾	42,271	5.3

注）（河）：河川港

資料）「中国交通年鑑 1997」

次に、長江流域の主要港における海上コンテナ取扱量についてみると（1995 年）、上海が最も多く 152.7 万 TEU となっており、これに南京の 14.9 万 TEU が続くが、2 港間の取扱量の差は約 10 倍となっている。南京に次いで、張家港、南通の取扱量がそれぞれ 10.8 万 TEU、8.7 万 TEU となっている。

また、取扱量の対前年増加率をみると、九江が+194.1 %と最も高く、次いで重慶が+150 %となっており、いずれも 2 倍以上の伸びを示しているが、取扱量については比較的少ない。また、蕪湖、鎮江、武漢などの伸びも著しく、前年の約 1.5 倍である。

なお、わが国主要港湾と比較をすると、長江流域で最も取扱量の多い上海港のコンテナ取扱量は、名古屋港を若干上回る値となっている。

表2-2-5 長江流域内主要港での海上コンテナ取扱量

港 名	コンテナ取扱量（1994 年）		コンテナ取扱量（1995 年）		TEU 対前年 増加率(%)
	万トン	万 TEU	万トン	万 TEU	
上 海	16,581	119.50	16,567	152.7	27.8
南 京	4,560	12.60	n.a.	14.9	18.3
張家港	688	9.40	n.a.	10.8	14.9
南 通	1,488	6.60	n.a.	8.7	31.8
武 漢	1,609	1.63	n.a.	2.4	47.2
鎮 江	1,560	1.25	n.a.	1.9	52.0
九 江	598	0.17	n.a.	0.5	194.1
蕪 湖	401	0.26	n.a.	0.4	53.8
重 慶	387	0.20	n.a.	0.5	150.0
合 計	27,872	151.61	n.a.	192.8	27.2
全国合計	102,277	487.00	n.a.	610.0	n.a.

資料)「総合物流体系整備協力調査報告書(平成9年3月)」((社)海外運輸協力協会)

表2-2-6 わが国における主要港湾の外貿コンテナ取扱量（参考）

港 名	コンテナ取扱量（1994 年）		コンテナ取扱量（1995 年）		TEU 対前年 増加率(%)
	万トン	万 TEU	万トン	万 TEU	
横 浜	3,344	231.7	4,058	272.7	17.7
名古屋	2,216	122.4	2,690	147.7	20.7
神 戸	4,218	291.6	2,113	134.5	-53.8
北九州	436	27.1	598	38.8	43.2
博 多	413	17.0	640	25.6	50.6

資料)「数字でみる港湾'97」(運輸省港湾局監修)等より三和総合研究所作成

(2)九州経済圏における港湾整備状況

九州経済圏において、コンテナ荷役に対応したガントリークレーンを有する岸壁は、北九州、博多、大分、志布志、下関の5港に整備されている。このうち、北九州は3箇所、博多は2箇所、大分、志布志および下関は1箇所のコンテナターミナルを有する。長崎、伊万里においてはタイヤマウント式クレーン、また、細島についてはジブクレーンが設置された岸壁をそれぞれ有しており、コンテナ貨物船の定期便が運航されている。

表2-2-7 九州経済圏におけるコンテナターミナルの現況

港湾名	地区名	岸壁水深 (m)	岸壁延長 (m)	ガントリークレーン設置数 (基)	ターミナル面積 (ha)	コンテナ蔵置能力 (TEU)
北九州	田野浦 3,4 号岸壁	-10.0	300	1	6.1	1,760
	太刀浦 7,8,30 ～ 32 号岸壁	-10.0 ～ -12.0	1,175	7	28.7	10,816
	日明東 6,7 号岸壁	-11.0 ～ -12.0	420	2	7.0	3,486
博多	箱崎ふ頭 1 号	-12.0	240	2	5.8	2,715
	香椎パークポート	-13.0	600	4	20.8	8,820
伊万里	七ッ島埠頭	-9.0	154	1*	1.7	604
長崎	小ヶ倉柳地区	-12.0	270	1*	1.1	860
大分	大在地区	-10.0 ～ -14.0	450	2	22.0	4,755
細島	白浜地区 10 号岸壁	-10.0	185	1*	2.0	700
志布志	外港地区第 2 突堤 D 岸壁	-7.5	260	1	4.4	2,300
下関	25 号岸壁	-10.0	185	1	4.5	1,000

注) * : 長崎港および伊万里港はタイヤマウント式クレーン、細島港はジブクレーン
資料) 「数字でみる港湾(平成 10 年度)」、「CARGO(1997.9 号)」(海事プレス)、
伊万里港パンフレット、ヒアリング調査より三和総合研究所作成

(3) 空港整備状況

① 長江経済圏における空港整備状況

上海においては、現行の虹橋空港に代わる上海浦東国際空港を上海市の南東約 30 km の地点に整備中であり、1999 年開港予定となっている。開港段階で現在の新東京国際空港（成田）とほぼ同等の処理能力を有し、全体計画完成時には 4,000 m 滑走路 4 本を有する規模となる。

表2-2-8 上海浦東国際空港の概要

空港名	時点	面積	滑走路	発着回数 (年間処理能力)	旅客施設 (年)
上海浦東国際	開港時	1,200ha	4,000m × 1	10.2 万回	20 百万人
	全体計画	2,500ha	4,000m × 4	30 万回	70 百万人
新東京国際	現在	1,070ha	4,000m × 1	12 万回(実績)	
	完成時		4,000m × 1 3,200m × 1 2,500m × 1	約 22 万回	
関西国際	2007 年	1,040ha	3,500m × 1 4,000m × 1	18 万回	
	2011 年		3,500m × 1 4,000m × 1	23 万回	
中部国際	21 世紀初頭	470ha	3,500m × 1	—	

資料) 運輸省資料より三和総合研究所作成

②九州経済圏における空港整備状況

九州経済圏においては、1998 年 7 月の佐賀空港開港により、各県が空港を有することとなった。その概要は、表 2-2-9 に示すとおりである。

福岡空港においては、国際線ターミナルが 99 年度完成予定となっている。また、新北九州空港は 2005 年供用開始予定である。

表2-2-9 九州経済圏における空港の現況

空港名	種別	設置管理者	滑走路(m)
福岡	第二種空港	運輸大臣	2,800 × 60
北九州	〃	〃	1,600 × 45
(新北九州)	〃	〃	(2,500 × 60)
長崎	〃	〃	1,200 × 30 3,000 × 60
熊本	〃	〃	3,000 × 60
大分	〃	〃	3,000 × 60
宮崎	〃	〃	2,500 × 60
鹿児島	〃	〃	3,000 × 60
山口宇部	〃	(設置者)運輸大臣 (管理者)山口県	2,000 × 45 (2,500 × 45)
佐賀	第三種空港	佐賀県	2,000 × 45

注) ()内は計画。山口宇部空港 2,500 m滑走路は 2001 年、新北九州空港は 2005 年供用開始予定。

離島空港、コミューター空港、ヘリポート等は除く。

資料)「数字でみる航空 1998」より三和総合研究所作成

3. 国際貨物流動の現状

(1) 輸出入貨物量

1992年から96年までのわが国と中国の輸出入貨物量の推移は表2-3-1のとおりである。

輸出は、金属機械工業品（鉄鋼、その他機械等）や化学工業品（石油製品、化学薬品等）のシェアが高くなっている。

輸入では、鉱産品（原油、石炭等）が過半を占めている。また、雑工業品（特に日用品）が5年間で倍増しており、鉱産品に次ぐ主要品目となっているほか、金属機械工業品（特に鉄鋼）、軽工業品（特にその他食料工業品）の倍増が目立っている。

輸出入の比較では、輸入量が輸出量の約4倍となっており、トンベースでは大幅な輸入超過となっている。

表2-3-1 品目別輸出入貨物量

【輸出】

（単位：千フルトン）

品目	年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年
農水産品		174	93	318	384	522
綿花		92		196	216	247
水産品		23	22	54	92	189
林産品		15	8	22	12	20
鉱産品		96	290	450	183	116
金属機械工業品		4,442	9,265	6,824	5,969	4,723
鉄鋼		2,064	6,033	4,003	3,321	2,131
非鉄金属		93	155	78	96	121
金属製品		91	148	88	142	112
輸送機械		1,065	1,567	1,168	506	456
その他機械		1,128	1,362	1,488	1,904	1,902
化学工業品		2,790	3,165	2,790	3,241	4,553
セメント		486	466	307	133	
重油		360	325	129	208	1,463
石油製品		681	1,120	935	1,187	1,071
化学薬品		503	599	750	832	971
染料等その他化学工業品		667	585	581	794	955
軽工業品		582	504	670	786	1,025
紙、パルプ		219	126	141	172	262
糸及び紡績半製品		165	189	245	278	340
その他繊維工業品		166	153	232	260	343
雑工業品		263	284	341	398	510
日用品		195	206	260	305	367
特殊品		825	736	867	736	1,097
金属くず		559	548	574	384	529
くずもの		219	160	242	269	469
合計		9,187	14,345	12,282	11,709	12,566

【輸入】

(単位：千フルート・トン)

品目	年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年
農水産品		4,034	4,005	5,354	2,490	2,857
米、雑穀、豆		2,899	2,590	3,554	526	551
野菜、果物		281	169	681	787	963
その他農産品		300	345	310	260	313
その他畜産品		176	189	348	430	480
水産品		291	341	389	441	524
林産品		833	975	1,221	1,912	1,805
原木		245	226	245	332	384
その他木材		550	711	826	1,529	1,349
鉱産品		22,252	21,543	22,004	27,119	28,375
石炭		5,710	5,564	7,830	9,094	10,974
鉄鋼石		13	69	64	3,340	375
その他金属鉱		168	196	229	326	190
砂利、砂、石材等		1,374	1,526	1,745	2,168	2,634
原油		13,335	12,258	10,197	12,511	11,902
りん鉱石		119	147	127	199	281
その他非金属鉱物		1,433	1,696	1,780	2,343	1,968
金属機械工業品		1,645	1,654	2,544	4,857	3,428
鉄鋼		703	634	1,128	2,815	1,303
非鉄金属		196	204	311	570	416
金属製品		313	324	364	472	517
輸送機械		71	103	153	196	252
その他機械		362	389	588	804	939
化学工業品		2,738	2,810	2,662	2,515	2,880
その他窯業品		165	137	180	186	153
重油		511	136	199	59	92
石油製品		747	733	559	307	508
コークス		138	282	382	496	487
その他石炭製品		86	52	120	220	181
化学薬品		707	710	650	614	738
化学肥料		105	109	130	112	131
染料等その他化学工業品		181	207	274	274	302
軽工業品		1,029	1,360	1,617	1,858	1,904
糸及び紡績半製品		97	133	155	179	140
その他繊維工業品		196	279	293	301	341
その他食料工業品		687	917	1,125	1,325	1,378
雑工業品		3,068	4,253	5,809	6,702	7,003
がん具		157	195	203	265	183
日用品		2,735	3,834	5,247	5,991	6,185
ゴム製品		21	47	73	90	126
木製品		83	102	157	188	299
その他製造工業品		72	75	129	168	210
特殊品		803	732	889	1,084	807
動植物性製造飼肥料		656	548	647	508	450
輸送用容器		30	49	76	102	119
取合せ品		51	68	61	131	128
合計		36,402	37,332	42,100	48,537	49,059

資料) 「港湾統計(流動表)」(運輸省運輸政策局)より三和総合研究所作成

(2) 外資コンテナ貨物の輸出入量

「平成5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（1993年11月の1か月の実績調査）を用いて、九州経済圏と中国との間の外資コンテナ貨物流動の動向を把握する。

輸出は各県とも、アジア向けのシェアが高いが、中国への輸出は熊本県を除いて全体の1割に満たない。ただし、89年と比較すると、九州経済圏の輸出における中国のシェアは2.4%から6.6%に上昇している。特に山口県においては中国向け貨物が大幅に増加しており、九州経済圏の中国への輸出量は3倍以上に増加している。

一方、輸入では中国が九州経済圏全体の約2割のシェアを占めている。89年と比較すると、九州経済圏の輸入量全体がほぼ倍増したのに対し、中国は約4倍に増加している。

表2-3-2 外資コンテナ貨物の生産地別輸出入量（1か月値）

【輸出】

（単位：トン、%）

生産地	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	山口県
地域	シェア	シェア	シェア	シェア	シェア	シェア	シェア	シェア
アジア	58.2	37.5	25.1	76.0	61.7	45.9	59.9	65.2
中国	4.9	6.3	1.2	12.1	2.6	4.4	5.8	8.3
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

生産地	1993年						1989年					
	九州計		九州経済圏計		全国計		九州計		九州経済圏計		全国計	
	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア
アジア	154,602	56.3	255,826	59.5	2,466,120	52.5	93,789	33.6	129,656	35.7	1,617,556	37.9
中国	15,580	5.7	28,435	6.6	266,335	5.7	6,027	2.2	8,614	2.4	120,887	2.8
合計	274,749	100.0	429,995	100.0	4,700,559	100.0	279,175	100.0	363,550	100.0	4,269,352	100.0

【輸入】

（単位：トン、%）

消費地	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	山口県
地域	シェア	シェア	シェア	シェア	シェア	シェア	シェア	シェア
アジア	57.7	64.6	70.5	55.1	64.9	51.0	31.6	60.6
中国	17.6	22.9	23.4	27.6	30.9	14.9	14.3	16.8
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

消費地	1993年						1989年					
	九州計		九州経済圏計		全国計		九州計		九州経済圏計		全国計	
	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア	トン数	シェア
アジア	195,110	56.9	220,697	57.3	2,595,506	55.1	94,457	54.0	112,608	54.9	1,693,848	47.1
中国	67,425	19.7	74,504	19.3	1,029,876	21.9	17,827	10.2	19,276	9.4	384,477	10.7
合計	342,822	100.0	385,060	100.0	4,709,772	100.0	174,805	100.0	205,124	100.0	3,594,916	100.0

注) 九州経済圏：九州7県と山口県

資料) 「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（運輸省港湾局）より三和総合研究所作成

北九州港および博多港における中国貨物の取扱量をみても、89 年と比して、中国のシェアが高まっている。特に、北九州港の輸入にあつては、対中国が 1/3 以上を占めている。なお、博多港における中国のシェアは輸出入とも 2 % 以下である。

表2-3-3 北九州港・博多港における外貿コンテナ貨物の輸出入量（1 か月値）

【1989年】

（単位：トン、％）

港 湾 地域	北九州				博 多			
	輸 出	シェア	輸 入	シェア	輸 出	シェア	輸 入	シェア
アジア	53,210	69.2	92,666	87.7	22,374	35.6	11,624	29.5
中国	2,104	2.7	10,681	10.1	225	0.4	5	0.0
合 計	76,838	100.0	105,664	100.0	62,765	100.0	39,371	100.0

【1993年】

（単位：トン、％）

港 湾 地域	北九州				博 多			
	輸 出	シェア	輸 入	シェア	輸 出	シェア	輸 入	シェア
アジア	126,915	92.7	161,713	92.0	21,397	32.5	44,277	32.5
中国	18,263	13.3	63,547	36.1	1,089	1.7	2,750	2.0
合 計	136,862	100.0	175,827	100.0	65,927	100.0	136,119	100.0

資料）「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（運輸省港湾局）より三和総合研究所作成

北九州港および博多港における品目構成をみると、輸出では、工業製品（化学製品、機械機器）のシェアが高いのに対し、輸入では、生活消費財（はき物、衣類、家具）、食料品（果実および野菜）、および原料品（特に木材）のシェアが高くなっている。

九州を発着とする中国貨物で対全国比のシェアが高いものは、輸出では、有機化合物（37.4%）、ゴムタイヤ・チューブ（27.9%）、輸送用機器（21.5%）、輸入では、非鉄金属鉱（52.7%）、飼料（49.1%）、木材（20.8%）となっている。

表2-3-4 北九州港・博多港における品目別外貿コンテナ貨物の輸出入量（1か月値）

【輸出】

（単位：トン）

品類(品目)	港湾	1989年					1993年				
		北九州	博多港	九州計	全国計	対全国比	北九州	博多港	九州計	全国計	対全国比
食料品			225	225	1,330	16.9%	62	33	95	2,421	3.9%
繊維及び同製品		20		20	19,341	0.1%	863	60	923	45,755	2.0%
化学製品		1,186		1,186	22,455	5.3%	11,109	99	11,208	64,537	17.4%
有機化合物		1,155		1,155	7,528	15.3%	9,369	64	9,433	25,243	37.4%
無機化合物					628	0.0%			16	1,658	1.0%
人造プラスチック		31		31	10,053	0.3%	1,352	23	1,375	28,096	4.9%
非金属鉱物製品					27,261	0.0%				11,814	0.0%
金属及び同製品					2,499	0.0%	122		122	6,395	1.9%
機械機器		659		659	39,396	1.7%	4,263	662	4,925	101,602	4.8%
一般機械		71		71	17,594	0.4%	579	374	953	37,434	2.5%
電気機器		65		65	13,809	0.5%	414		414	35,153	1.2%
輸送用機器		523		523	3,469	15.1%	3,269	288	3,557	16,544	21.5%
科学光学機器					1,845	0.0%		1	1	2,119	0.0%
その他		239		239	8,605	2.8%	1,844	235	2,079	33,811	6.1%
ゴムタイヤ・チューブ		117		117	736	15.9%	171		171	614	27.9%
紙及び板紙					408	0.0%				2,916	0.0%
レコード・テープ類					302	0.0%		114	114	682	16.7%
合計		2,104	225	2,329	120,887	1.9%	18,263	1,089	19,352	266,335	7.3%

【輸入】

（単位：トン）

品類(品目)	港湾	1989年					1993年				
		北九州	博多港	九州計	全国計	対全国比	北九州	博多港	九州計	全国計	対全国比
食料品		2,856		2,856	71,891	4.0%	17,278	163	17,441	184,489	9.5%
魚介類及び同調整品		219		219	4,227	5.2%	718	25	743	16,026	4.6%
穀物及び同調整品					2,451	0.0%			797	5,266	15.1%
果実及び野菜		2,543		2,543	56,175	4.5%	12,576	138	12,714	140,820	9.0%
飼料					401	0.0%	2,250		2,250	4,581	49.1%
繊維原料					14,584	0.0%				10,795	0.0%
金属原料		144		144	923	15.6%	361		361	1,535	23.5%
非鉄金属鉱		144		144	337	42.7%	291		291	552	52.7%
原料品(その他)		1,764		1,764	24,847	7.1%	6,117	7	6,124	55,198	11.1%
生ゴム					245	0.0%				20	0.0%
木材		351		351	5,471	6.4%	2,597		2,597	12,474	20.8%
肥料及び粗鉱物		219		219	5,144	4.3%	683		683	9,483	7.2%
鉱物燃料					128	0.0%	40		40	631	6.3%
化学製品		783		783	30,277	2.6%	1,758	39	1,797	49,935	3.6%
有機化合物		265		265	5,774	4.6%	761	17	778	8,264	9.4%
無機化合物		269		269	16,512	1.6%	693		693	25,056	2.8%
化学肥料		146		146	609	24.0%	141		141	1,270	11.1%
機械機器		70		70	7,845	0.9%	764		764	43,386	1.8%
その他		5,064	5	5,069	233,982	2.2%	37,229	2,541	39,770	683,907	5.8%
木製品(除家具)		92		92	6,940	1.3%	1,377		1,377	24,072	5.7%
繊維用糸・繊維及び繊維製品		118		118	41,254	0.3%	1,175		1,175	78,427	1.5%
家具		403		403	6,192	6.5%	3,883	446	4,329	45,694	9.5%
衣類		251		251	102,863	0.2%	5,796	322	6,118	223,820	2.7%
はき物		734	4	738	14,812	5.0%	6,384	13	6,397	67,367	9.5%
がん具及び遊戯用具		109		109	10,303	1.1%	587		587	56,864	1.0%
合計		10,681	5	10,686	384,477	2.8%	63,547	2,750	66,297	1,029,876	6.4%

資料) 「外貿コンテナ貨物流動調査」(運輸省港湾局、大蔵省関税局)より三和総合研究所作成

1995 年における日中間の海上コンテナ輸送量は約 80 万 TEU であり、その内訳は日本からみた輸出が約 21 万 TEU、輸入が 59 万 TEU と大幅な入超である。

中国側の港湾別に取扱量をみると、上海における取り扱いが輸出入とも最も多く、合計約 28 万 TEU となっている。これに続く天津、青島、大連がそれぞれ 10 万 TEU 前後であり、上海の取扱量が群を抜いている（香港を除く）。

いずれの港湾においても、日本向けのコンテナ取扱量が、中国向けのコンテナ取扱量を大幅に上回っており、その差は 2～4 倍となっている。

長江流域の港湾においては、南通、張家港、南京までは日本からのダイレクト航路も就航しているが、ほとんどが上海からのフィーダー航路により輸送されている。長江流域のコンテナ化可能貨物は輸出が主体であるが、その輸送形態には、当地でコンテナ化して上海に輸送する形態と、バラ貨物のまま一般貨物船、鉄道、トラックで上海に輸送され、そこでコンテナ化される形態があり、現状では後者が圧倒的に多いとされる。その要因としては、極端な輸出超過であるため、空コンテナが大幅に不足するためとされている。（「総合物流体系整備協力調査報告書（平成 9 年 3 月）」、（社）海外運輸協力協会による）

表2-3-5 中国側港湾別にみた日中間海上コンテナ取扱量（1995年1～12月）

港 名	日本→中国	中国→日本	合 計
上 海	85,159	191,452	276,611
天 津	29,677	79,723	109,400
青 島	18,510	81,356	99,866
大 連	23,634	68,309	91,943
その他	54,191	169,912	244,103
合 計	211,171	590,752	801,923

単位) TEU

資料) 「総合物流体系整備協力調査報告書(平成 9 年 3 月)」 ((社)海外運輸協力協会)

(3) 航空貨物の輸出入量

わが国発着の国際航空貨物に占める中国のシェアは、輸出では 2 %、輸入では 5 %となっている。輸出入バランスをみると、輸入量が輸出量の約 3 倍以上となっており、大幅な輸入超過となっている。

表2-3-6 航空貨物の輸出入量

(単位:トン)

	1996年				1997年			
	輸出	シェア	輸入	シェア	輸出	シェア	輸入	シェア
アジア	174,354	31.8%	257,226	32.7%	222,456	31.0%	262,736	33.0%
中国	10,943	2.0%	43,455	5.5%	12,932	1.8%	43,851	5.5%
合計	548,117	100.0%	787,177	100.0%	718,232	100.0%	796,539	100.0%

資料) 「月刊カーゴ・1997.3,1998.3 月号」 (海事プレス社) より三和総合研究所作成

4. 国際旅客流動の現状

(1) 国際海上旅客流動実績

1998 年 5 月現在、日本と中国を結ぶ外航旅客定期航路は、大阪・神戸～上海・天津、下関～青島を結ぶ 4 航路である。日本人乗客数は 0.9 万人から 1.4 万人の間で推移している。なお、97 年 1 月に長崎～上海航路が休止している。

表2-4-1 外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移

(単位：人)

1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年
14,000	14,400	12,900	11,100	9,600	14,200	12,400

資料) 「1997 年の我が国のクルーズ等の動向について」 (運輸省海上交通局外航課)

(2) 国際航空旅客流動実績

九州経済圏から中国に出国した日本人は、97 年時点で 10.8 万人となっている。92 年と比較すれば、ほぼ倍増している。

中国から九州経済圏の各空港に入国した中国人は、97 年時点で 2.0 万人であり、利用空港は、福岡、長崎両空港で大半を占めている。

表2-4-2 九州経済圏から中国に出国した日本人の推移

(単位：人)

	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	九州計	山口県	九州経済圏計	全国計
1992年	24,831	3,629	5,746	6,280	3,554	2,929	3,412	50,381	5,159	55,540	579,763
1993年	32,022	3,743	8,342	6,468	4,056	2,732	3,815	61,178	5,708	66,886	675,519
1994年	36,050	4,166	9,998	6,982	5,003	4,002	5,906	72,107	5,670	77,777	774,556
1995年	41,814	5,321	12,722	8,059	5,102	4,091	8,625	85,734	6,545	92,279	865,177
1996年	44,127	6,616	15,208	9,753	6,782	5,181	10,658	98,325	7,980	106,305	1,018,621
1997年	44,100	8,122	13,654	10,827	6,955	4,459	11,003	99,120	8,737	107,857	1,040,465

資料) 「出入国管理統計年報」 (法務省) より三和総合研究所作成

表2-4-3 中国から九州経済圏の各空港に入国した中国人の推移

(単位：人)

	福岡空港	長崎空港	熊本空港	大分空港	宮崎空港	鹿児島空港	九州計	全国計
1992年	11,250	1,701	5	2	1	122	13,081	187,681
1993年	14,057	1,387	2	2	1	76	15,525	204,302
1994年	15,497	1,335	4	2	1	82	16,921	210,476
1995年	17,165	1,064	5		91		18,325	229,965
1996年	16,682	1,046	3	6	2	53	17,792	257,393
1997年	18,455	1,342	4	2	1	123	19,927	283,467

資料) 「出入国管理統計年報」 (法務省) より三和総合研究所作成

第3章 九州を中心とするわが国と 中国の国際交流の現状

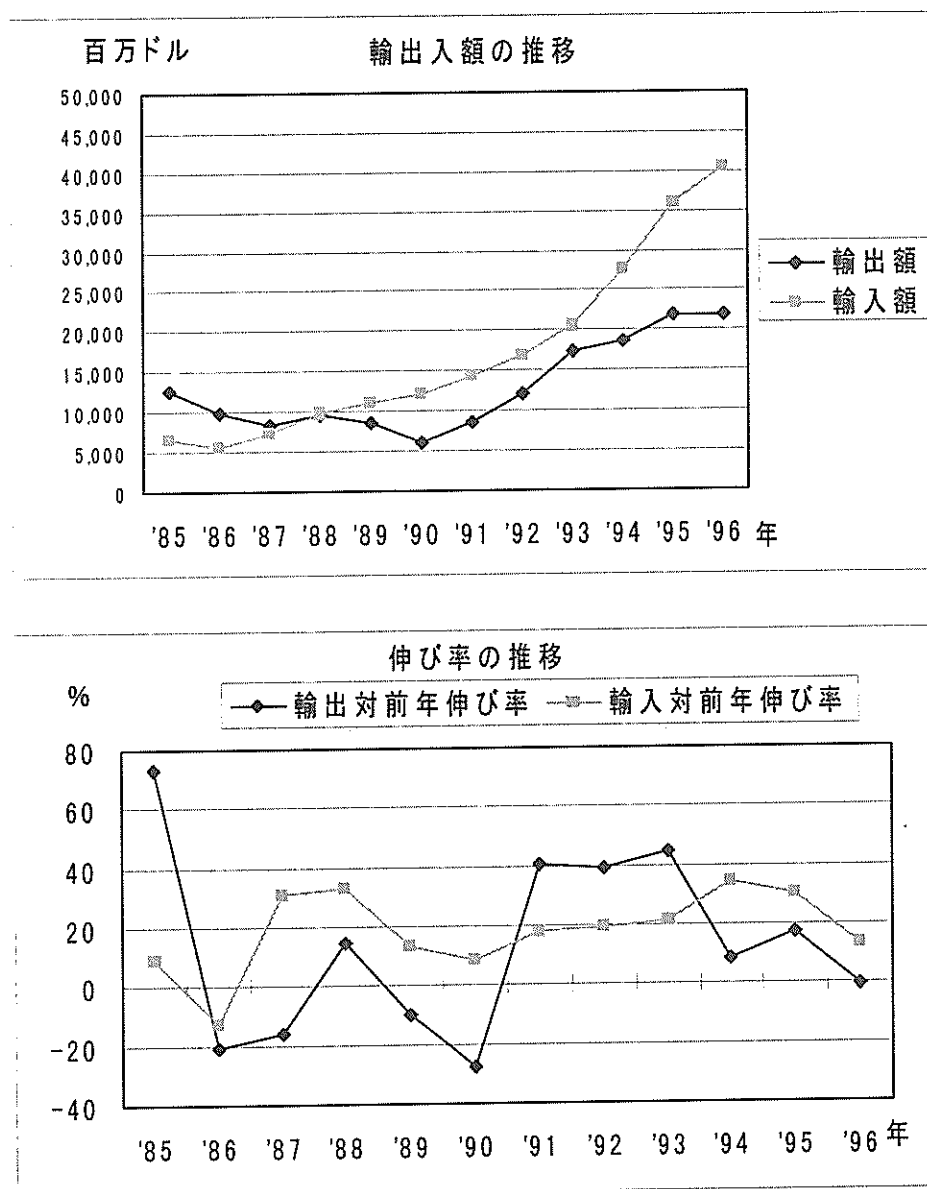
第3章 九州を中心とするわが国と中国の国際交流の現状

1. 貿易の現状

(1) 日中貿易の概況

日中間の貿易額についてドルベースでみると、日本の輸入については一貫して年々増加している。輸出については1985年が前年より突出して増加したため、86年と87年に減少し、天安門事件の影響で89年と90年にも減少傾向であったが、以降増加傾向に転じている。

図3-1-1 日本からみた対中輸出入の状況

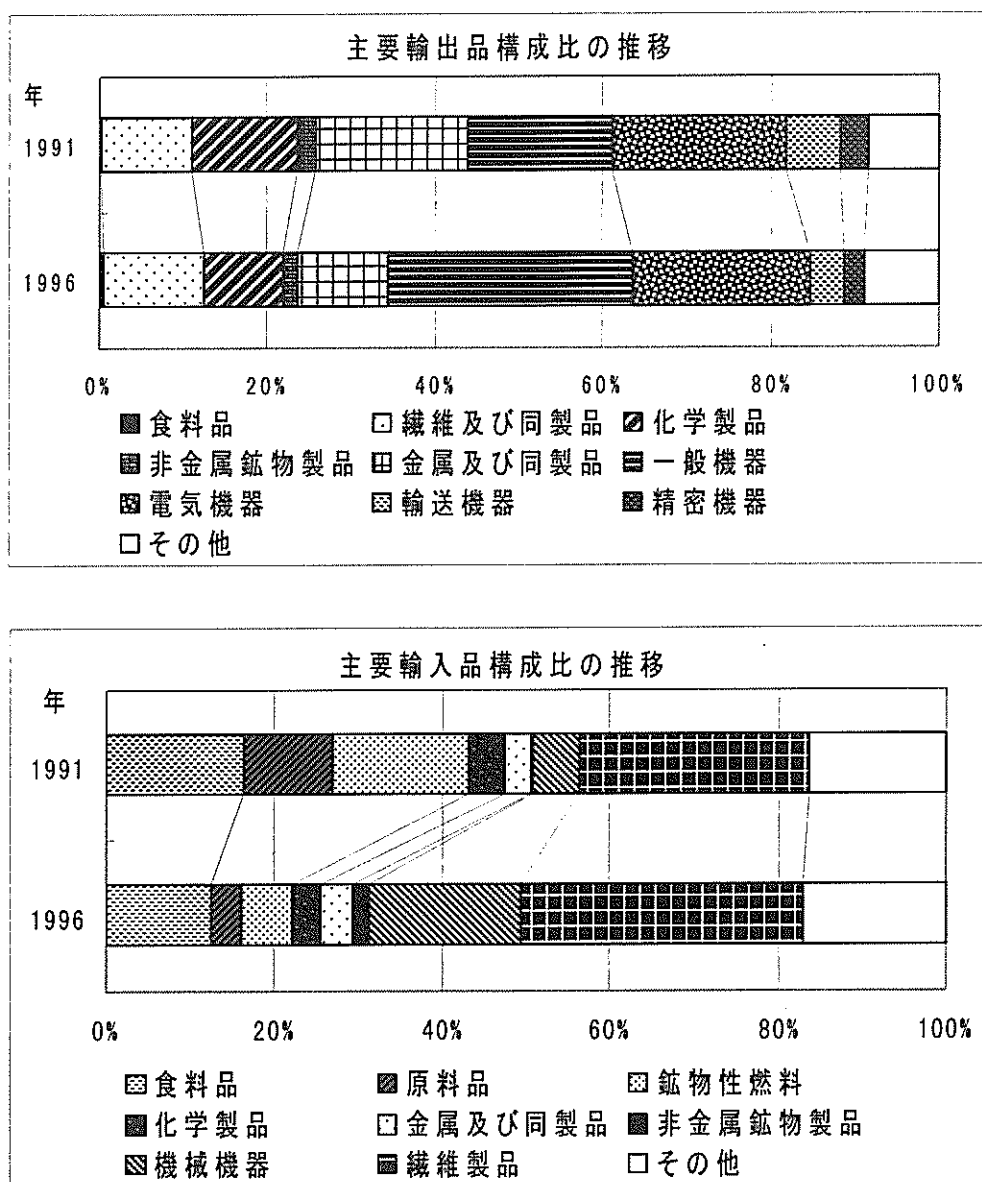


資料) 「通関統計」(大蔵省)より三和総合研究所作成

品目別の構成比の変化をみると、輸出品では「一般機器」の割合が増加し、「金属及び同製品」が減少している。これは、中国での各種工業製品の生産が進んできていることにより、生産財としての一般機械が増加し、鉄鋼等の金属製品が減少したものと考えられる。

輸入品についてみると、「鉱物性燃料」「原料品」が減少し、「機械機器」の割合が増加しており、原料輸入から製品輸入の割合が高まっている。これは、家電製品等の現地生産が進み製品を逆輸入していることなどが増加しているためであると考えられる。

図3-1-2 品目別構成比の推移



資料) 「通関統計」(大蔵省)より三和総合研究所作成

(2)九州経済圏における対中貿易の状況

九州経済圏と中国との貿易の状況についてみると、全国の状況よりも大幅な入超である。主要な輸出品目は、石油製品、一般機械、鉄鋼、有機化合物の順であり、化学工業製品の占める割合が高いことが特徴である。輸入では、魚介類及び同調整品、衣類及び同付属品、原油及び粗油と続いているが、魚介類と原油の輸入割合が高いことが特徴である。

表3-1-1 九州経済圏における対中貿易の状況（1996年）

輸出	価額	構成比	前年比
総額	198,104	100.0%	124.3
電気機器	22,281	11.2%	100.3
自動車	192	0.1%	6.6
一般機械	33,603	17.0%	99
船舶	1,656	0.8%	220.2
鉄鋼	31,465	15.9%	110.9
有機化合物	28,225	14.2%	116.5
ゴムタイヤ・チューブ	619	0.3%	96.5
石油製品	35,585	18.0%	216.6
精密機器類	4,357	2.2%	301.2
プラスチック	10,807	5.5%	119.3

輸入	価額	構成比	前年比
総額	403,613	100.0%	121.9
原油及び粗油	40,244	10.0%	129.8
電気機器	31,398	7.8%	160.3
魚介類及び同調整品	54,132	13.4%	116.8
石炭	21,894	5.4%	110.5
石油製品	2,860	0.7%	145.3
穀物及び同調整品	2,421	0.6%	222.2
液化天然ガス	0	0.0%	
衣類及び同付属品	41,408	10.3%	103.9
木材	8,316	2.1%	121.7
非鉄金属鉱	315	0.1%	115.7

資料) 長崎税関、門司税関資料より三和総合研究所作成

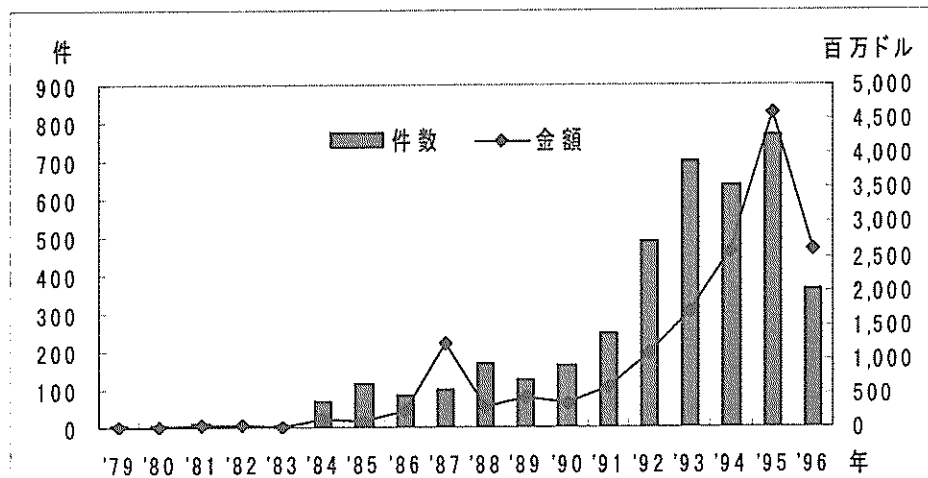
2. 直接投資の現状

(1) 日本の対中投資の状況

① 対中投資の概況

日本の対中投資は中国ブームといわれた 1991 年頃から急速に伸び、95 年に 770 件、4,600 万ドルとピークを迎えた。96 年は日本国内景気の低迷等により投資がおさえられている。

図3-2-1 日本の対中国投資の推移



資料) 「国際金融局年報」 (大蔵省) より三和総合研究所作成

業種別の特徴について件数ベースでみると、1985 年および 90 年時点ではサービス業等非製造業の占める割合が高かったが、95 年では製造業の投資が過半を占めるようになっていく。

90 年時点では、件数では繊維（アパレル等）、金額では機械（工作機械等）のシェアが高かった。また、95 年時点で見ると、件数では繊維が同様にシェアが高く、金額では電機（家電等）、繊維、輸送機、鉄・非鉄がシェアを伸ばしている。なお、機械については金額が増加しているがシェアは下がっている。

表3-2-1 日本の対中投資（業種別）

単位：千ドル	1985			1990			1995		
	件数	金額	構成比	件数	金額	構成比	件数	金額	構成比
製造業計	51	21,997	22.0	113	160,976	46.1	675	3,579,726	78.0
食料	11	4,166	4.2	8	8,979	2.6	33	145,567	3.2
繊維	5	1,107	1.1	40	20,957	6.0	255	484,085	10.5
木材・パルプ	2	905	0.9	3	1,341	0.4	13	71,763	1.6
化学	6	4,552	4.6	6	11,658	3.3	33	146,534	3.2
鉄・非鉄	4	2,960	3.0	8	13,863	4.0	59	369,009	8.0
機械	6	2,210	2.2	6	50,098	14.4	58	492,388	10.7
電機	7	2,838	2.8	11	22,173	6.4	94	961,471	20.9
輸送機				2	1,355	0.4	45	393,472	8.6
その他	10	3,256	3.3	29	30,549	8.8	85	516,032	11.2
非製造業計	67	77,860	78.0	51	185,299	53.1	88	904,540	19.7
農・林業	1	627	0.6	4	1,454	0.4	1	18,084	0.4
漁・水産業	7	3,408	3.4	4	4,582	1.3	3	10,887	0.2
鉱業				7	20,156	5.8	3	7,570	0.2
建設業	5	806	0.8	1	7,000	2.0	13	91,761	2.0
商業	11	3,261	3.3	5	3,003	0.9	18	264,895	5.8
金融・保険業				1	2,500	0.7			0.0
サービス業	33	54,594	54.7	25	136,541	39.1	25	184,117	4.0
運輸業	4	4,278	4.3	1	658	0.2	15	42,569	0.9
不動産業	6	10,883	10.9	3	9,402	2.7	10	277,206	6.0
支店設置・拡張				1	2,725	0.8	7	107,208	2.3
合計	118	99,858	100	165	349,001	100.0	770	4,592,122	100.0

資料）「国際金融局年報」（大蔵省）、「国際金融年報」（金融財政事情研究会）より
三和総合研究所作成

1995 年は円ベースのデータを年平均レート 1 ドル＝ 94.06 円にて換算。

(IMF:International Financial Statistics)

②対長江経済圏への投資状況

対中投資のうち、長江経済圏への投資について、1995 年時点における日本企業から中国の製造業への出資件数をみると、中国全土で 1,462 件であるのに対し、うち長江経済圏は 656 件と 44.9 %を占めている。

これを省市別にみると、上海市 298 件、江蘇省 210 件で大半を占めており、浙江省の 66 件を加えると沿海地域で長江経済圏の 9 割近くを占めている。このように、日本からの進出は沿海に偏っているが、今後の陸・海の物流に関するインフラ整備や中国政府による内陸投資の優遇等が行われることによって、内陸への進出が進むことも考えられる。

長江経済圏への投資について業種別にみると、電気機器 144 件（22.0 %）、繊維 142 件（21.6 %）の 2 つの業種で出資が多いことが特徴である。これらの業種は、労働集約的であり部品等を日本から持ち込み最終工程を中国で行い、製品を日本へ輸出するといった形での分業がなされているものが多いと推測される。その他、省市別に特徴のある業種としては、上海市・江蘇省での化学工業（計 49 件）、四川省（重慶市）での自動車工業（23 件）がある。

表3-2-2 日本企業から中国の製造業への出資状況（1995年）

	上海市	江蘇省	浙江省	安徽省	江西省	湖北省	湖南省	四川省	合計	構成比
食料品	11	16	7	0	0	2	0	2	38	5.8%
繊維業	71	51	16	0	0	4	0	0	142	21.6%
木材・家具	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
パルプ・紙	5	1	0	0	0	0	0	0	6	0.9%
出版・印刷	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.2%
化学	29	20	6	0	0	0	1	3	59	9.0%
石油・石炭	8	5	1	0	0	0	0	0	14	2.1%
ゴム・皮革	4	2	1	0	0	0	0	0	7	1.1%
窯業・土石	6	8	1	1	0	0	0	0	16	2.4%
鉄鋼業	2	3	1	1	0	0	2	4	13	2.0%
非鉄金属	6	6	3	0	0	0	1	0	16	2.4%
金属製品	14	5	4	1	0	0	0	1	25	3.8%
機械	30	23	6	3	0	1	0	2	65	9.9%
電気機器	72	41	13	10	0	3	1	4	144	22.0%
輸送用機器	9	9	0	0	0	1	0	3	22	3.4%
自動車・部品	9	6	3	1	1	0	2	23	45	6.9%
精密機器	10	1	1	1	0	1	0	0	14	2.1%
その他製造業	11	13	3	2	0	0	0	0	29	4.4%
省市計	298	210	66	20	1	12	7	42	656	100.0%

資料）「中国進出企業総覧」（東洋経済新報社）

(2)九州経済圏の企業における対中投資の状況

①対中投資の状況

九州経済圏（沖縄を含む）の企業の海外進出のうちに占める中国の割合は高く、1986年以降の累計で3分の1以上を占めている。特に、93～95年には対中投資が活発化し、進出企業全体の過半を占めていた。近年はそのシェアはやや低下しているものの、依然として最大の進出先となっている。

表3-2-3 九州企業の進出先別海外進出件数

進出先別件数	通算	構成比(%)	1986～92	1993	1994	1995	1996	1997
合計	735	100.0	390	72	77	92	73	31
アジア	548	74.6	249	63	67	83	63	23
韓国	32	4.4	25	2	2	2	0	1
台湾	36	4.9	27	1	3	1	3	1
香港	50	6.8	28	2	4	6	4	6
シンガポール	36	4.9	20	2	1	5	6	2
A S E A N	128	17.4	58	15	16	17	16	6
中国	255	34.7	85	41	41	48	33	7
その他アジア	11	1.5	6	0	0	4	1	0
北アメリカ	119	16.2	96	4	4	7	6	2
ヨーロッパ	48	6.5	31	3	4	1	3	6
その他	20	2.7	14	2	2	1	1	0

注）進出先別企業件数は山口・沖縄を含む。

資料）「九州データブック'99」（西日本新聞社）

②対長江経済圏への投資状況

次に、九州の企業のうち、長江経済圏へ進出している企業について、九州経済調査会資料に基づき、その概要を表3-2-4に示す。

地域別にみると、上海市が延べ68社と最も多く、ついで江蘇省19社、浙江省7社、安徽省4社、四川省3社、江西省と湖北省が各2社、重慶市1社となっており、上海を中心とした沿海部が中心となっている。

業種、事業内容をみると、非常に多岐にわたっているものの、卸売・小売業や繊維製造業、食料品製造業などによる衣料品、食料品の対日輸出が比較的多く、これらは九州経済圏との国際輸送の対象となりうる企業群である。

進出年次をみると、ほとんどが1990年代に入ってからであり、中国の対外開放政策への移行とともに、九州からの企業進出が活発化していることが分かる。

また、進出形態としては合併企業が多くなっている。

表3-2-4 九州企業の長江経済圏への進出状況

州・市	地区	企業名	所在地	業種	進出年	進出形態	事業内容
上海市	—	(有)STAS	諫早市	卸売・小売業	1991	支店・事務所	土木建設資材、その他の製造・販売
		(株)デューズデイ	諫早市	サービス業	1992	単独	日本向けソフトウェア開発
		(株)東和ロレーション	久留米市	ゴム・皮革	1995	合併	手袋製造
		(株)カメラのナカノ	熊本市	卸売・小売業	1995	合併	写真現像増付、カメラ等小売
		(株)ニコニコ堂	熊本市	卸売・小売業	1996	合併	ホテル
		九州リブレ工業(株)	国富町	その他製造業	1994	合併	パーナーなどの販売
		(株)九州不動産鑑定所	熊本市	サービス業	1995	合併	
		長保実業(株)	熊本市	サービス業	1993	単独	寿司チェーン
		(株)緑の流通(カヌー・淳巧)	熊本市	卸売・小売業	1993	支店・事務所	商品仕入れ
		(株)壽屋	熊本市	卸売・小売業	1995	支店・事務所	衣料品・食料品・雑貨の輸入、情報収集
		久栄物産(株)	吾平町	卸売・小売業	1995	支店・事務所	
		国見繊維(株)	国見町	繊維	1992	合併	紳士服製造、日本向け輸出
		国見繊維(株)	国見町	繊維	1993	合併	
		(株)佐賀鉄工所	佐賀市	金属製品	1996	合併	自動車用主エンジン関係のボルトの製造
		(株)親和銀行	佐世保市	金融・保険業	1995	支店・事務所	金融の情報収集、進出企業への情報提供・支援
		(株)山口オット	山口市	衣服	1995	合併	ニットの縫製
		(株)サパール	時津町	衣服	1992	合併	スラックス縫製工場
		(株)西原商会	鹿児島市	卸売・小売業	1993	単独	一次産品仕入業務
		南九イリヨー(株)	鹿児島市	サービス業	1996	合併	クリーニング店(計5店舗)
		(株)有村屋	鹿児島市	食料品	1995	合併	さつま揚げのファストフード店
		メック(株)	小郡市	電気機器	1995	支店・事務所	
		メック(株)	小郡市	電気機器	1997	単独	電子機器製造
		(株)ナガイ	川内市	食料品	1994	単独	海産物輸入
		平成商事(株)	前原市	卸売・小売業	1996	単独	胡蝶蘭花生産、販売およびリース
		大成物産(株)	大村市	食料品	1992	合併	漬物の半加工
		大成物産(株)	大村市	食料品	1993	合併	作業用手袋生産

	(株)大島造船所	大島町	輸送用機械	1993	その他	船舶用鉄製備品を調達するための情報収集
	(株)ダイナン	大分市	衣服	1994	単独	婦人・子供服製造
	(株)幸ネーム店	大分市	衣服	1993	合併	ブラウス等の機械刺繍
	(株)生活文化研究所	大分市	その他	1996	単独	御影石や除湿用木炭などの建設関連資材の輸入
	(株)ス・ワン・ツル	大野城市	金属製品	1995	その他	
	(株)ヤマリカパニ	長崎市	卸売・小売業	1993	合併	長崎―上海定期航路
	アコ・ボレ・ジョ(株)	直方市	金属製品	1995	その他	金型製造、中国、日本向け
	(株)エルアン	唐津市	衣服	1993	合併	婦人服縫製
	(株)日田青果	日田市	食料品	1997	単独	原材料の生産工場
	(株)さかえ屋	飯塚市	食料品	1996	合併	菓子製造
	(株)ハイ・ド・ラフ	飯塚市	電気機器	1995	合併	
	(株)アダル	福岡市	木材・木製品	1996	合併	家具製造
	(株)キューサン	福岡市	鉄鋼・非金属	1996	単独	ビルのガラス、アルミ壁、サッシ生産
	(株)ハウエイ	福岡市	その他製造業	1989	支店・事務所	中国での取引統括
	(株)ハウエイ	福岡市	その他製造業	1993	合併	刺繍工場
	(株)ハウエイ	福岡市	その他製造業	1994	その他	クリーニング業
	(株)ハウエイ	福岡市	その他製造業	1994	合併	日本食レストラン、焼肉、クラブ
	(株)ヤマダ	福岡市	卸売・小売業	1989	合併	農水産物の冷凍輸送・加工販売
	(株)フンダー	福岡市	卸売・小売業	1988	合併	日本食レストラン
	遠東貿易有)	福岡市	卸売・小売業	1991	合併	ボア人造繊維の製造
	遠東貿易有)	福岡市	卸売・小売業	1992	単独	情報収集
	(株)九商	福岡市	卸売・小売業	1989	支店・事務所	
	(株)西日本銀行	福岡市	金融・保険業	1993	支店・事務所	金融の情報収集、進出企業への情報提供・支援
	(株)太行	福岡市	卸売・小売業	1994	単独	弁当・惣菜製造、販売
	(株)福岡シティ銀行	福岡市	金融・保険業	1995	支店・事務所	金融の情報収集、進出企業への情報提供・支援
	福岡運輸(株)	福岡市	運輸・通信業	1989	合併	農水産物の冷凍輸送・加工販売
	(株)福岡銀行	福岡市	金融・保険業	1995	支店・事務所	金融の情報収集、進出企業への情報提供・支援
	麻生セメント(株)	福岡市	窯業・土石	1996	その他	セメント製造
	壽産業(株)	福岡市	卸売・小売業	1994	単独	
	(株)イレヤ	北九州市	サービス業	1994	その他	クリーニング業
	マシン商会	北九州市	卸売・小売業	1996	単独	船舶用品販売
	(株)安川電機	北九州市	電気機器	1994	支店・事務所	日本からの社員の活動拠点
	(株)安川電機	北九州市	電気機器	1996	合併	インバーターの製造販売
	寒川商事(株)	北九州市	卸売・小売業	1995	単独	OEM 製品の管理 輸送管理 情報収集
	環境テクノス(株)	北九州市	その他	1995	合併	脱硫装置、浄化装置、ゴミ焼却装置のエンジニアリング
	九築工業(株)	北九州市	土木・建設業	1991	合併	耐火レンガ製造
	黒崎窯業(株)	北九州市	窯業・土石	1989	支店・事務所	耐火物情報収集
	山内(株)	北九州市	運輸・通信業	1996	合併	運輸・倉庫
	(株)小倉飯店	北九州市	食料品	1993	単独	中華レストラン
	段谷産業(株)	北九州市	その他製造業	1996	支店・事務所	ショールーム、展示・即売
	東海機器(株)	北九州市	窯業・土石	1994	支店・事務所	衛生機器の販売
	(株)不動産中央情報センター	北九州市	不動産業	1995	単独	不動産業務 (誘致コンサルタント)
江蘇省 昆山	(株)ダイコウ	北九州市	卸売・小売業	1996	合併	布疋類や各種製成品を製造

	常州	イウ・ツイ・グ(株)	三股町	衣服	1991	合併	紳士服等生産
		吉田万物(株)	多久市	金属製品	1989	合併	刃物生産
	蘇州	共立製造(株)	西有田町	電気機器	1994	単独	厚膜印刷用アルミナ基盤製造
		大山町農業協同組合	大山町	農林漁業	1989	合併	はちみつ製造
		山村産業(株)	大分市	その他製造業	1995	単独	包装資材ラミキャップの製造
	泰興	(株)福岡ニット	筑紫野市	衣服	1992	単独	手編み中心のニット製品の生産
	鎮江	(株)デ・イ・インターナショナル	福岡市	その他	1997	合併	日本中小企業向け工業団地の建設
	南京	宇音興産(株)	宇都市	化学	1995	合併	マグネシウムの精錬
		(株)坂ノ上文旦堂	加治木町	食料品	1993	合併	菓子工場
		東陽機器(株)	北九州市	窯業・土石	1994	合併	衛生陶器生産、鋳物ホーロー浴槽の生産拠点
	南通	(有)米倉鮮魚店	佐世保市	食料品	1992	合併	水揚げした魚を日本へ輸出
		(株)佐賀南部魚市場	鹿島市	サービス業	1988	合併	水産品の加工・輸出
		九州カネカロン(株)	筑後市	繊維	1993	合併	毛織物用原糸生産
		(株)ホウエイ	福岡市	その他製造業	1992	合併	タオル製造
		(株)筑後物産	筑後市	卸売・小売業	1995	合併	乾燥柿の加工
	無錫	黒崎窯業(株)	北九州市	窯業・土石	1995	合併	中国企業向け耐火物の製造、販売
	靖江	王子ゴム化成(株)	防府市	ゴム・皮革	1992	合併	工業用ゴム製品の製造・販売
	楊州	(株)エム・オン	柳井市	その他製造業	1997	単独	つり竿生産
浙江省	安吉県	三美	三重町	その他製造業	1995	単独	竹木製品の製造、製品は全量日本へ
	杭州	(株)ペールベ	伊万里市	衣服	1993	合併	縫製品の製造および販売
		国東ミヤガワ(株)	国東町	その他製造業	1992	合併	仏壇仏具製造・販売
		長崎造船(株)	長崎市	輸送用機械	1993	合併	船舶部品の生産・販売及び船舶の修理
		(株)太行	福岡市	卸売・小売業	1993	合併	中国野菜の買付け、対日輸出
	舟山	(株)筑後昭隆鉄工	夜須町	鉄鋼・非金属	1992	合併	海洋食品、海苔養殖
	寧波	(株)太行	福岡市	卸売・小売業	1995	合併	食用菌類の生産加工、輸出、農産物集荷加工、輸出
安徽省	—	(株)ホウエイ	福岡市	その他製造業	1992	合併	エプロン製造
		(株)ホウエイ	福岡市	その他製造業	1993	合併	
	合肥	(株)長府製作所	下関市	その他製造業	1995	合併	中国市場向けエアコン製造、販売
	馬鞍山	遠東貿易(有)	福岡市	卸売・小売業	1992	合併	石材の確保
江西省	南昌	南陽貿易(株)	鹿児島市	卸売・小売業	1993	合併	農産物の一次加工品の新規開拓
		安達(株)	長崎市	卸売・小売業	1991	合併	希土販売、ソフト開発・技術者養成・派遣
湖北省	武漢	(株)海外技協	鹿児島市	卸売・小売業	1993	単独	物品取引
		安川情報システム(株)	北九州市	サービス業	1991	合併	ソフト技術者養成、ソフト開発
重慶市	—	九州ティ・エス(株)	菊池市	輸送用機械	1995	合併	
四川省	梁山	(株)西野物産	中津市	食料品	1996	合併	無農薬野菜を調達、乾燥野菜を製造
	成都	うすき製菓(株)	白杵市	化学	1996	合併	原料品の買付け、乾燥作業
		宇野電子(株)	小長井町	電気機器	1994	その他	角板型固定抵抗器の製造

資料) 九州経済調査協会資料より三和総合研究所作成

(3) 中国系企業の日本進出状況

日本に進出している中国系企業は、89 社（東洋経済新報社「外資系企業総覧」より）となっている。業種についてみると、卸売業やサービス業が多く、卸売業については中国製品の販売代理店機能となっており、サービス業については香港系の進出がみられることが特徴である。

3. 人的交流の現状

(1) 姉妹・友好都市の状況

日本の自治体で中国との姉妹・友好都市の関係を結んでいるものは全国で 254 件あり、長江経済圏（上海市、江蘇省、浙江省、安徽省、江西省、湖北省、湖南省、重慶市、四川省）ではその 43 % にあたる 110 件を占めている。九州でみると、35 件でありうち 11 件が長江経済圏との関係を結んでいる。

長江経済圏との関係をみると、中部地方では江蘇省、浙江省を中心に、近畿地方は上海市、江蘇省を中心に関係を結んでいるケースが多いことが特徴である。

表3-3-1 日中間の姉妹・友好都市の状況

	友好・姉妹都市数	長江経済圏
九州	35	11
福岡県	5	2
佐賀県	3	1
長崎県	6	2
熊本県	5	0
大分県	6	3
宮崎県	1	0
鹿児島県	3	3
沖縄県	3	0
北海道・東北	28	7
関東	34	10
中部	46	31
近畿	47	24
中国・四国	32	16
全国	254	110

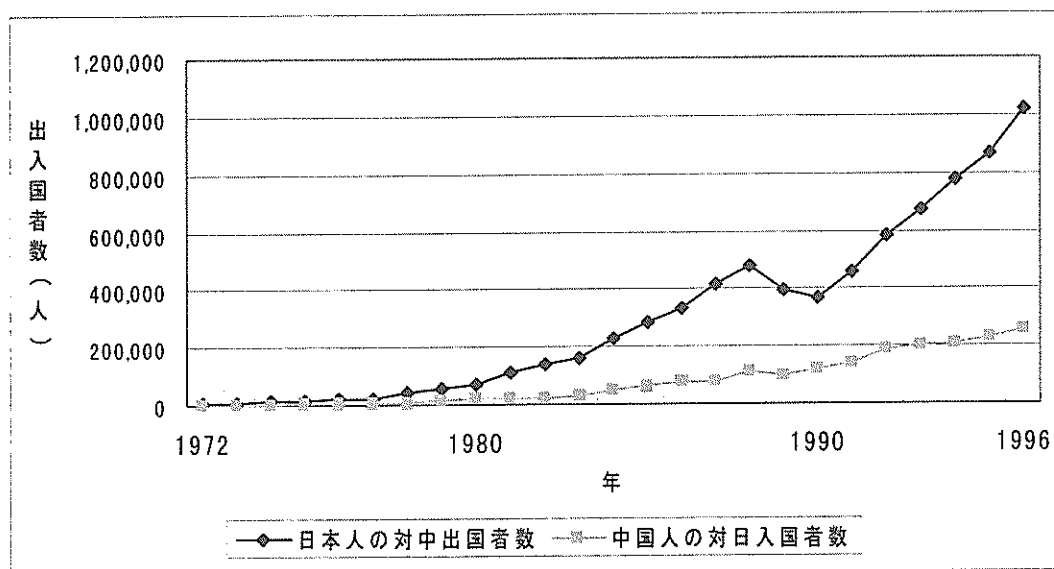
資料) 「中国情報ハンドブック」(三菱総合研究所編)より三和総合研究所作成

(2) 渡航者の動向

日本人の中国への出国者数は増加傾向にある。1989年の天安門事件の影響を受けて一時減少したものの、91年以降は急激に増加しており96年には100万人を超えるほどになった。

中国からの入国者についても増加傾向にあるが、経済水準の違いや日本国内への観光目的での入国が認められていないことなどにより、日本からの出国者に比べると少ない状況にある。

図3-3-1 日中の出入国者数の推移

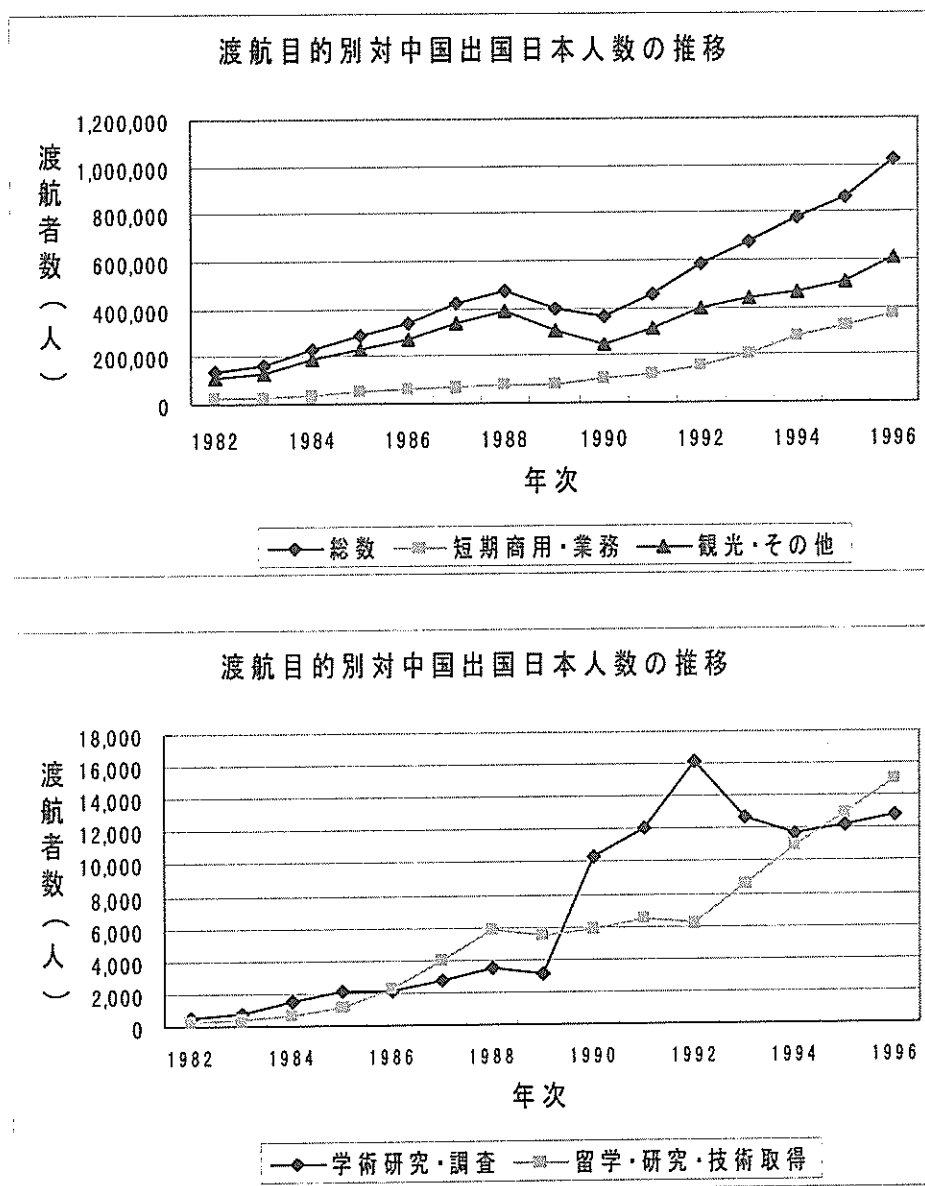


資料) 「入国管理統計年報」(法務省)より三和総合研究所作成

日本人の渡航目的別にみると、観光が全体の半数強を占め、短期の商用・業務と合わせると、95 %を占める。

出国者全体に占める割合が小さいが、「学術研究・調査」や「留学等」での渡航者も直近の1996年でそれぞれ1万人を超えており、留学については急増している。

図3-3-2 渡航目的別の渡航者数の推移

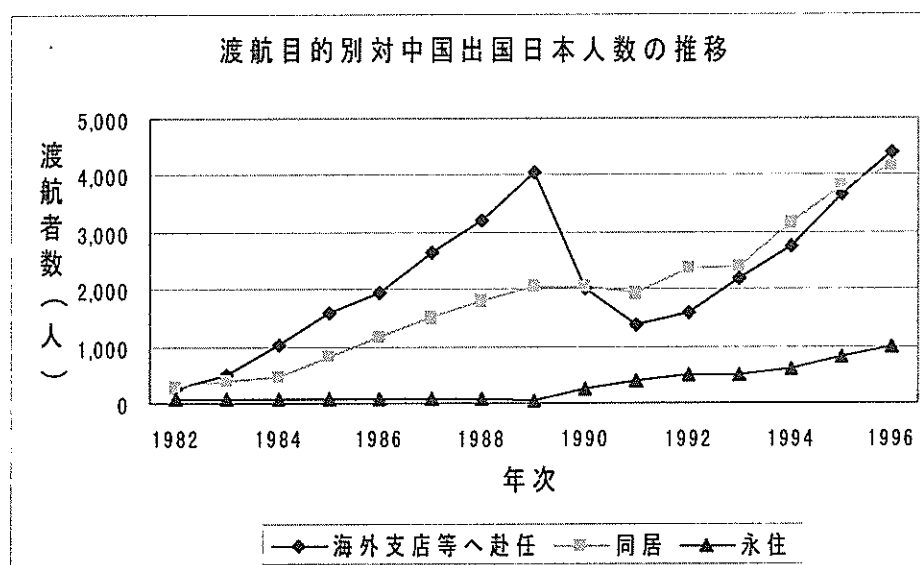


資料) 「入国管理統計年報」 (法務省) より三和総合研究所作成

また、日本企業からの派遣・駐在による渡航者は、天安門事件時に大きく減少したが、企業進出が進むとともに再び急増して 1996 年には 89 年以前の人数以上に増加している。これに伴って、中国での生活環境等向上などもあって同居者も増加している。

なお、日本人の長期滞在者数は 96 年時点で 18,925 人であり、うち上海と北京に約 5 千人ずつが滞在している。その他の地域で集中しているところは、広東省に 3 千人、遼寧省に 2 千人といったところである。

図3-3-3 渡航目的別の渡航者数の推移（つづき）



資料) 「入国管理統計年報」(法務省)より三和総合研究所作成

(3) 在日中国人の状況

日本国内で暮らしている中国人の数は 1996 年時点で約 22 万人であり、91 年からの 5 年間で大幅に増加している。在留資格別の状況を 91 年と 96 年とで比較すると、91 年時点では「留学」が第 1 位であったが、96 年では「日本人の配偶者等」が取って代わっている。また、「定住者」は 3 万人と 5 年間で 2 倍となっている。これらのことから、この 5 年間に日本へ住み続ける中国人が急速に増加していることがうかがえる。

九州での在住者は全国の 6 % 強に過ぎないが、増加割合は全国を上回っている。九州においては、「留学」や「就学」、「研修」が 2 倍以上になっていることが特徴である。

表3-3-2 在日中国人の在留資格別人数

1991年	総数	留学	就学	研修	永住者	日本人の 配偶者等	永住者の 配偶者等	定住者
全国	150,339	29,354	24,251	4,831	24,277	23,051	3,178	15,263
福岡	2,707	485	328	43	539	303	127	324
佐賀	249	38	24	14	60	25	3	44
長崎	945	134	32	20	361	99	62	108
熊本	718	127	11	7	205	92	31	117
大分	483	147	2	8	146	43	25	55
宮崎	309	26	28	10	68	44	2	54
鹿児島	611	37	0	13	185	87	26	157
沖縄	1,311	186	210	17	50	219	25	284
九州	7,333	1,180	635	132	1,614	912	301	1,143

1996年	総数	留学	就学	研修	永住者	日本人の 配偶者等	永住者の 配偶者等	定住者
全国	222,991	34,617	23,858	9,610	23,568	37,310	851	30,653
福岡	5,783	1,452	851	70	623	534	29	612
佐賀	547	126	25	51	50	54	1	75
長崎	1,313	175	50	108	346	183	9	183
熊本	1,487	244	113	125	214	187	6	218
大分	733	210	2	28	153	71		97
宮崎	488	115	0	50	60	67	2	85
鹿児島	997	88	0	44	183	225	12	293
沖縄	1,953	372	559	10	74	277	5	438
九州	13,301	2,782	1,600	486	1,703	1,598	64	2,001

資料) 「入国管理統計年報」(法務省)より三和総合研究所作成

第4章 長江経済圏と九州経済圏の 今後の発展ポテンシャル

第4章 長江経済圏と九州経済圏の今後の発展ポテンシャル

1. 長江経済圏の現状と今後の発展ポテンシャル

(1) 中国の人口・経済

① 総人口・GDPの推移

1995年に中国の人口は12億人を超え、さらに増加を続けている。また、都市人口数は78年の1.7億人から97年には3.7億人と倍増し、都市への集中が急速に進んでいる。

90年代に入ってからGDPの伸びは著しく、97年では元ベースで90年の約4倍となっている。

表4-1-1 全国総人口・GDPと一人あたりGDPの推移

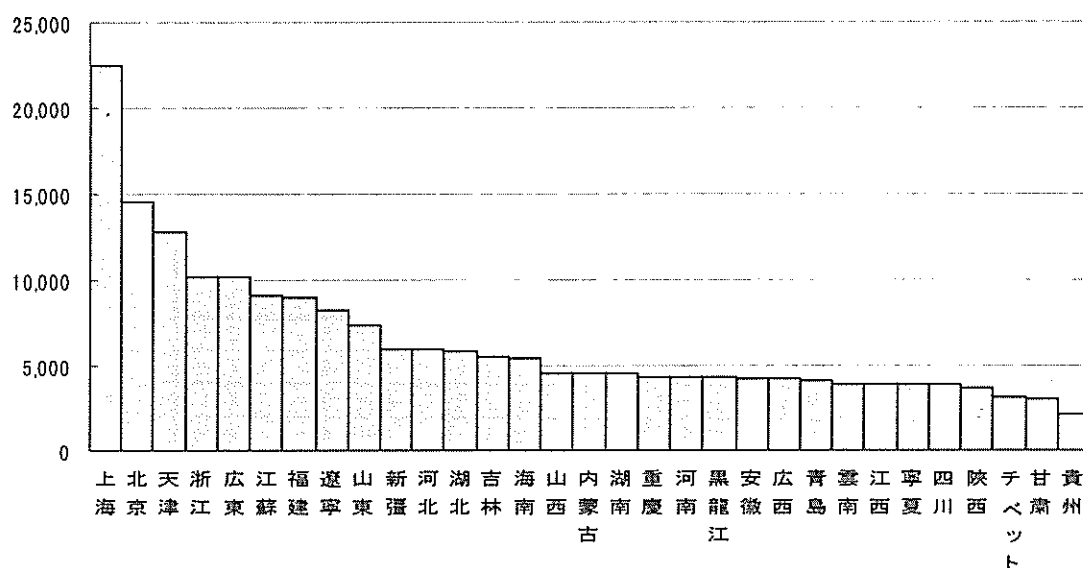
	総人口数(万人)		GDP (億元)	人口当たり GDP(元)
		うち都市人口数		
1978	96,259	17,245	3,605.6	374.6
1979	97,542	18,495	4,073.9	417.7
1980	98,705	19,140	4,551.3	461.1
1981	100,072	20,171	4,901.4	489.8
1982	101,654	21,480	5,489.2	540.0
1983	103,008	22,274	6,076.3	589.9
1984	104,357	24,017	7,164.4	686.5
1985	105,851	25,094	8,792.1	830.6
1986	107,507	26,366	10,132.8	942.5
1987	109,300	27,674	11,784.0	1,078.1
1988	111,026	28,661	14,704.0	1,324.4
1989	112,704	29,540	16,466.0	1,461.0
1990	114,333	30,191	18,319.5	1,602.3
1991	115,823	30,543	21,280.4	1,837.3
1992	117,171	32,372	25,863.6	2,207.3
1993	118,517	33,351	34,500.6	2,911.0
1994	119,850	34,301	47,110.9	3,930.8
1995	121,121	35,174	59,404.9	4,904.6
1996	122,389	35,950	69,366.0	5,667.7
1997	123,626	36,989	76,077.2	6,153.8

資料) 「中国統計年鑑」より三和総合研究所作成

②省市別一人あたりGDP

省市別に人口一人あたりGDPをみると、上海市が群を抜いて高いほか、北京市、天津市の特別市、浙江省、広東省、江蘇省、福建省、遼寧省などの沿海地帯が上位を占めている。一方、四川省などの内陸地域との所得格差は非常に大きい。

図4-1-1 省市別一人あたりGDP（単位：元）（1997年）



資料) 「中国統計年鑑」より三和総合研究所作成

③省市別工業生産額

省市別に工業生産額をみると、長江デルタ地域の上海市、浙江省、江蘇省で全国の約4分の1を占めている。このほかでは広東省、山東省、遼寧省などが上位を占める。

表4-1-2 省市別工業生産額（1997年）

	工業生産額(億元)構成比	
江蘇	12,542	11.0%
広東	12,331	10.8%
浙江	10,380	9.1%
山東	9,984	8.8%
遼寧	6,499	5.7%
河北	5,980	5.3%
湖北	5,977	5.3%
上海	5,654	5.0%
河南	5,648	5.0%
安徽	4,317	3.8%
福建	3,858	3.4%
湖南	3,817	3.4%
四川	3,469	3.1%
その他	23,277	20.5%
総計	113,733	100.0%

資料) 「中国統計年鑑」より三和総合研究所作成

(2)長江経済圏の概況

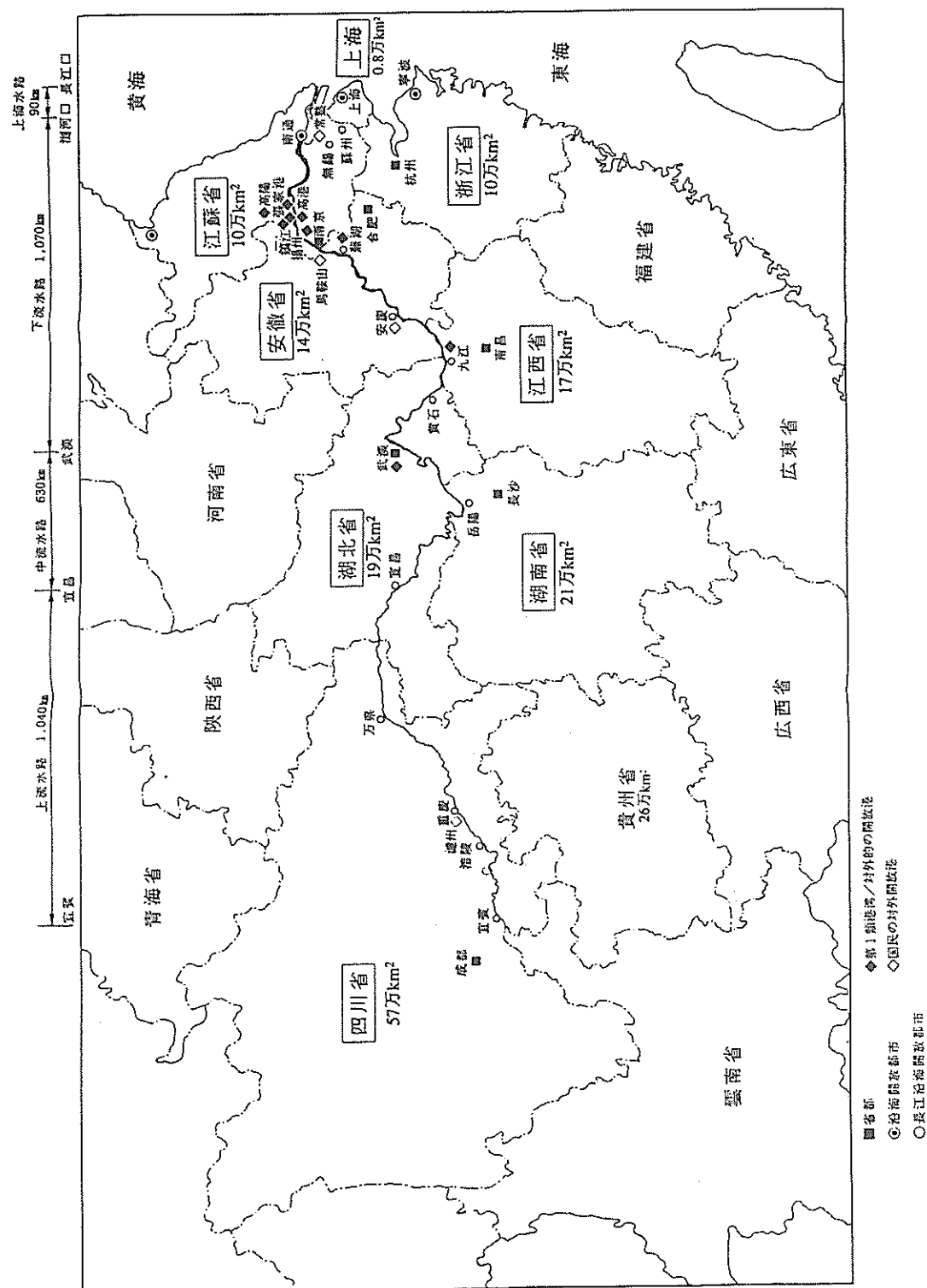
①長江経済圏の位置・範囲

1996 ～ 97 年度に実施された「総合物流体系整備協力調査」（社団法人海外運輸協力協会）では、長江流域に的を絞って水運の体系的整備に向けた検討を行っている。そこでは、長江河口から四川省宜賓までの 3,000 km 弱を検討対象と捉えている。

また、長江経済圏の範囲としては、上海市、江蘇省、浙江省、安徽省を指す場合もあるが、上記調査ではさらに湖北省、江西省、湖南省、四川省までを含めた 1 市 7 省を長江流域として検討している。

そこで本調査においても長江経済圏の範囲を、さきの調査と同様の範囲とし、長江の河口側から、上海市、江蘇省、浙江省、安徽省、江西省、湖北省、湖南省、重慶市、四川省の 9 省市を範囲とすることとする。（なお、重慶市は 97 年に直轄市となったためデータ上は四川省に含まれる場合がある。）

图4-1-2 长江流域图



資料)「綜合物流体系整備協力調査」(社団法人海外運輸協力協会)

図4-1-3 長江経済圏の範囲



資料)「中国年鑑 1998」(中国研究所編)(面積・人口データは 1995 年時点)

②面積・人口

長江経済圏の面積は 148.49 万 km²であり中国全土の 15.5 %を占める。省市別にみると、面積では上流の四川省が最も大きく、河口の上海市は長江経済圏の 0.4 %に過ぎない。

人口は 1997 年現在で約 4 億 7 千万人であり、中国全土の 38.1 %を占めている。省市別みると、面積でも最も大きい四川省に 8,430 万人が住み、以下江蘇省、湖南省と続いている。

人口密度でみると、長江経済圏全体では 317 人/km²と中国全土の平均 (129 人/km²) の 2.5 倍であり、中でも上海市は 2,313 人/km²と他の省市に比べて極めて高い。

表4-1-3 長江経済圏の面積・人口 (1997年)

	面積 (万 km ²)	構成比	人口 (万人)	構成比	対前年 増加率 (%)	人口密度 (人/km ²)
上海市	0.63	0.4%	1,457	3.1%	-1.30	2,313
江蘇省	10.26	6.9%	7,148	15.2%	4.59	697
浙江省	10.18	6.9%	4,435	9.4%	4.93	436
安徽省	13.96	9.4%	6,127	13.0%	9.30	439
江西省	16.69	11.2%	4,150	8.8%	10.87	249
湖北省	18.59	12.5%	5,873	12.5%	8.12	316
湖南省	21.18	14.3%	6,465	13.7%	5.60	305
重慶市	8.24	5.5%	3,042	6.5%	6.24	369
四川省	48.76	32.8%	8,430	17.9%	8.75	173
長江経済圏	148.49		47,127		7.03	317
中国全土	960.18		123,626		10.06	129

資料) 「中国統計概要」「中国統計年鑑」等より三和総合研究所作成

③総生産額

長江経済圏のGDP（総生産額）は1997年現在で約3兆元であり、中国全土の40.3%を占める大きな経済圏である。1人あたりのGDPは6,511元であり、中国全土の平均である6,079元を少し上回っている。省市別にみると、上海市では25,739元/人、浙江省で10,400元/人というように沿海部ほど高く、上流に行くほど低くなっている。1人当たり1万元を超える省市は北京市、天津市、広東省だけであることから、長江河口部の経済発展ぶりがうかがえる。

対前年の伸び率をみると11.8%と高い成長率を示しており、中国全土の平均である8.8%を大きく上回っている。各省市ともに同程度の伸びを示しているが、なかでも安徽省や湖北省では13.0%、上海市では12.7%の高い伸びとなっている。

表4-1-4 長江経済圏におけるGDPの状況（1997年）

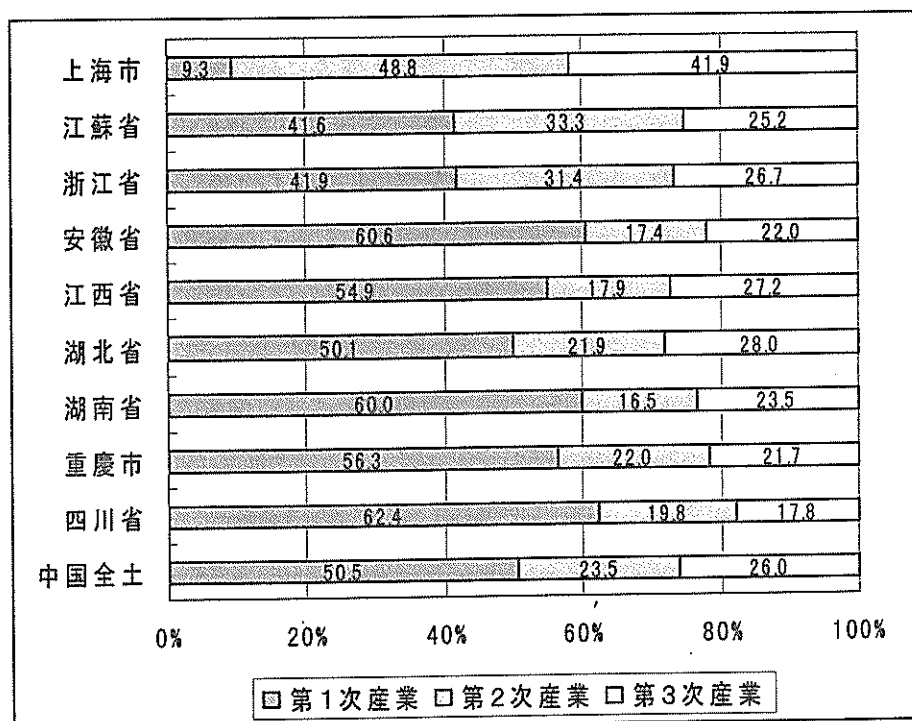
	GDP (億元)	構成比	対前年 伸び率(%)	一人当たりGDP	
				(元)	(ドル)
上海市	3,360.2	11.1%	12.7	25,739	3,105
江蘇省	6,685.6	22.2%	12.0	9,352	1,128
浙江省	4,600.0	15.2%	11.0	10,400	1,255
安徽省	2,670.6	8.9%	13.0	4,359	526
江西省	1,715.0	5.7%	11.5	4,155	501
湖北省	3,450.2	11.4%	13.0	5,899	712
湖南省	2,993.0	9.9%	10.8	4,643	560
重慶市	1,375.0	4.6%	11.5	4,535	547
四川省	3,320.1	11.0%	10.2	4,027	486
長江経済圏	30,169.7		11.8	6,511	785
中国全土	74,772.4		8.8	6,079	733

資料) 「中国統計概要」「中国統計年鑑」等より三和総合研究所作成

④産業構造

産業別の労働者構成比をみると、沿海の上海市、江蘇省、浙江省においては、経済開発地域であったことなどから、第2次産業（製造業）や第3次産業の比率が高い。一方で、他の省市においては、中国全土の平均よりも第1次産業の比率が高く、農業就業人口の割合が高いことがわかる。

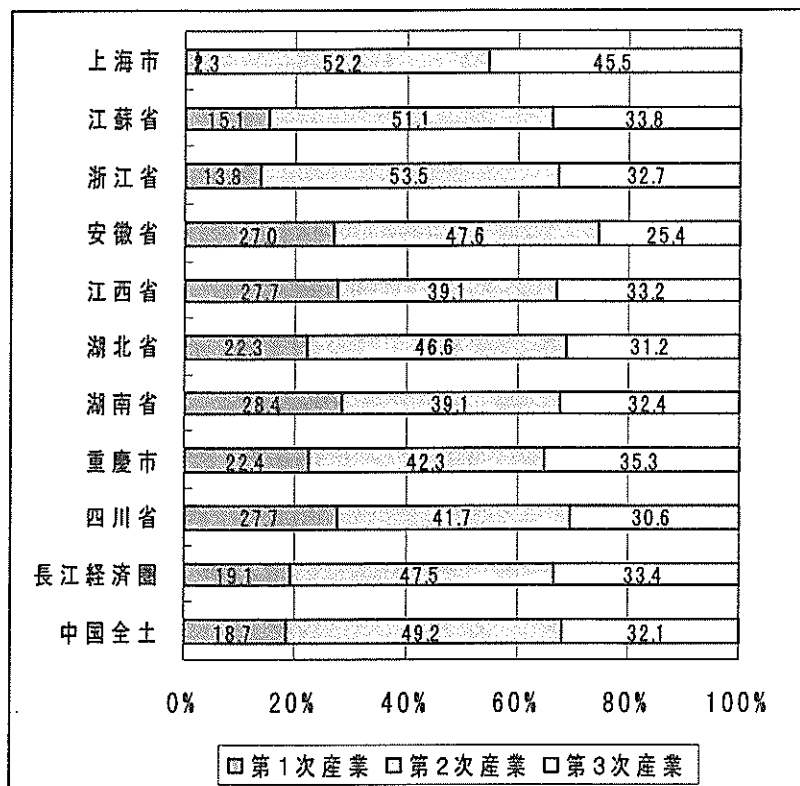
図4-1-4 長江経済圏の就業構造（1997年）



資料) 「中国統計年鑑」より三和総合研究所作成

総生産額について産業別にみると、どの省市も第2次産業の生産額の割合が最も高く、安徽省を除いて第3次産業、第1次産業の順となっている。就業者数では半数余りを占めている第1次産業の生産額は長江経済圏で19.1%に過ぎない。省市別の特徴としては、上海市では第1次産業の生産額の占める割合が低く、第3次産業の生産額の構成比が高いことが特徴である。

図4-1-5 産業別総生産額の構成比（1997年）



資料) 「中国統計年鑑」より三和総合研究所作成

⑤製造業

生産額において中国全土に占める地位をみると、江蘇省が第1位、浙江省が第3位、上海市が第8位であり、沿海の省市では製造業が盛んであるとみることができる。

各省市における製造業の概要は以下の通りである。

上海市：鉄鋼、石油化学、自動車製造（合弁中心）、発電プラント製造、エレクトロニクス、機械製造を6つのリーディング工業と位置づけており、技術水準の向上による市場シェア拡大を進めている。技術導入と設備更新に必要な資金については外資等の提携に依存しており、公害防止機器、造船、航空宇宙産業を振興する方針である。紡織業は構造不況となっており、閉鎖等により建て直しを図る予定である。

江蘇省：機械、電子、石油化学、自動車が4つのリーディング産業とされている。機械は工作機械、鉄道車両、産業機械、農業機械、測定器などに分かれ、メカトロニクス化が課題となっている。石油化学は山東省からのパイプライン敷設により急成長し、リン肥料工場もある。かつては支柱だった紡織業は構造不況により建て直しが課題である。

浙江省：紡織、機械、化学、食品、建材が主力の業種で、軽工業の比率が高いこと、中小企業・郷鎮企業が多いことが特徴である。

安徽省：冶金、機械製造、石油化学、家電、建材、紡織、食品などが主要な業種である。

江西省：軽工業が主体である。

湖北省：重工業が主体で、自動車、鉄鋼、食品、紡織、建材、機械、電力などが主要産業である。水力発電量は第1位である。

湖南省：重工業が主体で、建材、化学、食品、石油加工、鉄鋼、非鉄金属、電力、交通設備などが主要産業である。

四川省（重慶市含む）：銑鉄、鋼鉄、肥料、カラーテレビ等が主な製品である。

（「中国年鑑98」（中国研究所編）より一部抜粋）

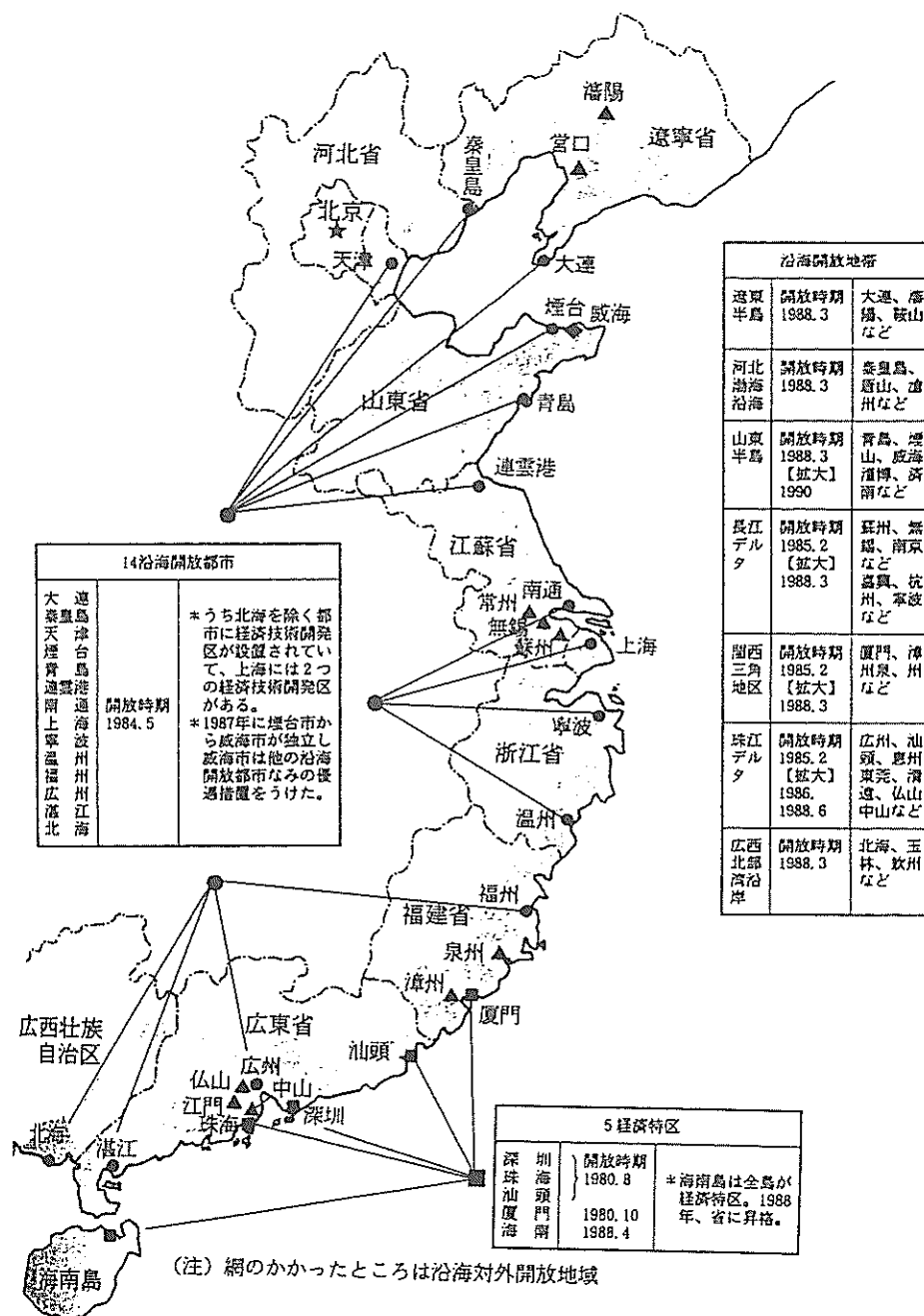
(3) 主要地域の動向

① 経済開放地域の状況と長江経済圏

1978年に改革・開放路線を取り始めてから広東省と福建省から始まった開放地域は、沿海の北の方まで広がってきた。5つの経済特区、14の沿海経済開放都市、7つの沿海開放地帯が初期に開放された地域である。

長江経済圏に関係する地域は、沿海経済都市のうち上海（上海市）、南通、連雲港（以上江蘇省）、寧波、温州（以上浙江省）と、沿海開放地帯のうち長江デルタである。

図4-1-6 開放初期の経済開放地域



資料) 「中国情報ハンドブック」 (三菱総合研究所編)

経済開放地域は沿海に限られていたため、長江流域においては 1984 年に開放された上海や蘇州などから開発が始まった。上海浦東開発については 90 年から本格的にスタートして外資の進出が進んでおり、長江デルタ開発の一環として蘇州においてシンガポール政府の協力による大規模ハイテクゾーンの開発が行われ日米を含む多国籍企業の進出が進んでいる。

また、92 年の改革開放全速キャンペーンによって沿海地区の成功を内陸まで及ぼすことが提唱され、長江流域の開放等が打ち出された。その中で、上海の浦東開発を先駆的なプロジェクトと位置づけ、蕉湖市（安徽省）、九江市（江西省）、武漢市（湖北省）、岳陽市（湖南省）、重慶市（当時四川省）に沿海開放都市並の政策を実行する方針が掲げられた。

②上海浦東新区の状況

上海市の経済開放は、広東省や福建省の経済特区から約 10 年遅れて始まった。市内を流れる黄浦江の西側が旧市街地であったが、東側に位置する浦東新区を港湾条件や水運などのメリットを生かした開発が可能であると考え、長江経済圏発展の「龍頭」と位置づけて 1990 年から開発を開始した。

浦東新区は面積 522.75km²、人口は 149 万人（97 年）で、これまでは、河岸に国営企業が立地している他は農地であったところである。9 つの開発区が立ち上がり、インフラ等の整備が進むことにより、新たな経済の中心としての発展が期待される。

開発総面積は 2000 年までに 60km²が予定されており、既に都市化している 38km²を加えると約 100km²が都市化されることになる。

開発区のうち主要なものとしては、陸家嘴金融貿易区（金融・貿易・情報センター）、金橋輸出加工区（輸出産業の工業団地）、外高橋保税区（自由貿易・倉庫・輸出加工基地）、張江高科技園区（ハイテク・バイオ）があり、それぞれ建設が進められている。

表4-1-5 浦東新区における主要開発区の状況

* 陸家嘴金融貿易区（金融・貿易・情報センター）

黄浦江に面した地域で、東洋一のテレビ塔がそびえ立ち、中国人民銀行や上海証券取引所等のオフィス、外国銀行の支店が立地している。また、ヤオハンの出資した「ネクステージ上海」もこの地区に立地する。

* 金橋輸出加工区（輸出産業の工業団地）

浦東新区の中部に位置し、外資系企業が立地している。日本企業では、シャープ、日立製作所、京セラ、リコー、オムロン、ノーリツ等が立地し、欧米の主要企業も立地している。

* 外高橋保税区（自由貿易・倉庫・輸出加工基地）

中国で初めての多機能の自由貿易区で、保税倉庫エリア、自由管理センター、輸出加工エリアからなる。日本企業では、日新、浜松倉庫等が立地している。

* 張江高科技園区（ハイテク・バイオ）

筑波研究学園都市をモデルとして開発しており、日本企業では松下電器産業等が立地している。

資料）三和総合研究所上海事務所調べ

インフラ整備としては、浦東国際空港が 1999 年に試験営業予定であり 1,500 万人、50 万トン／年の輸送力を想定している。現在の虹橋空港は 900 万人、25 万トンであることから、上海の旅客および貨物の輸送力が向上することになる。

上海港務局によると、上海港の取扱量は 2000 年には 250 万 TEU、2010 年には 550 万 TEU、2020 年には 800 万 TEU に増加すると予測されている。ただし、2000 年にさきの取扱量となるためには、パナマックスタイプが就航可能なバースの整備が必要条件となる。港湾整備としては、外高橋地区に長江に直面する荷役施設が完成し、整備が続けられているが、長江河口の水深が浅いうえ浚渫しても土砂の堆積が著しいため、大型船舶の航行には制約があることから、深水化が課題である。

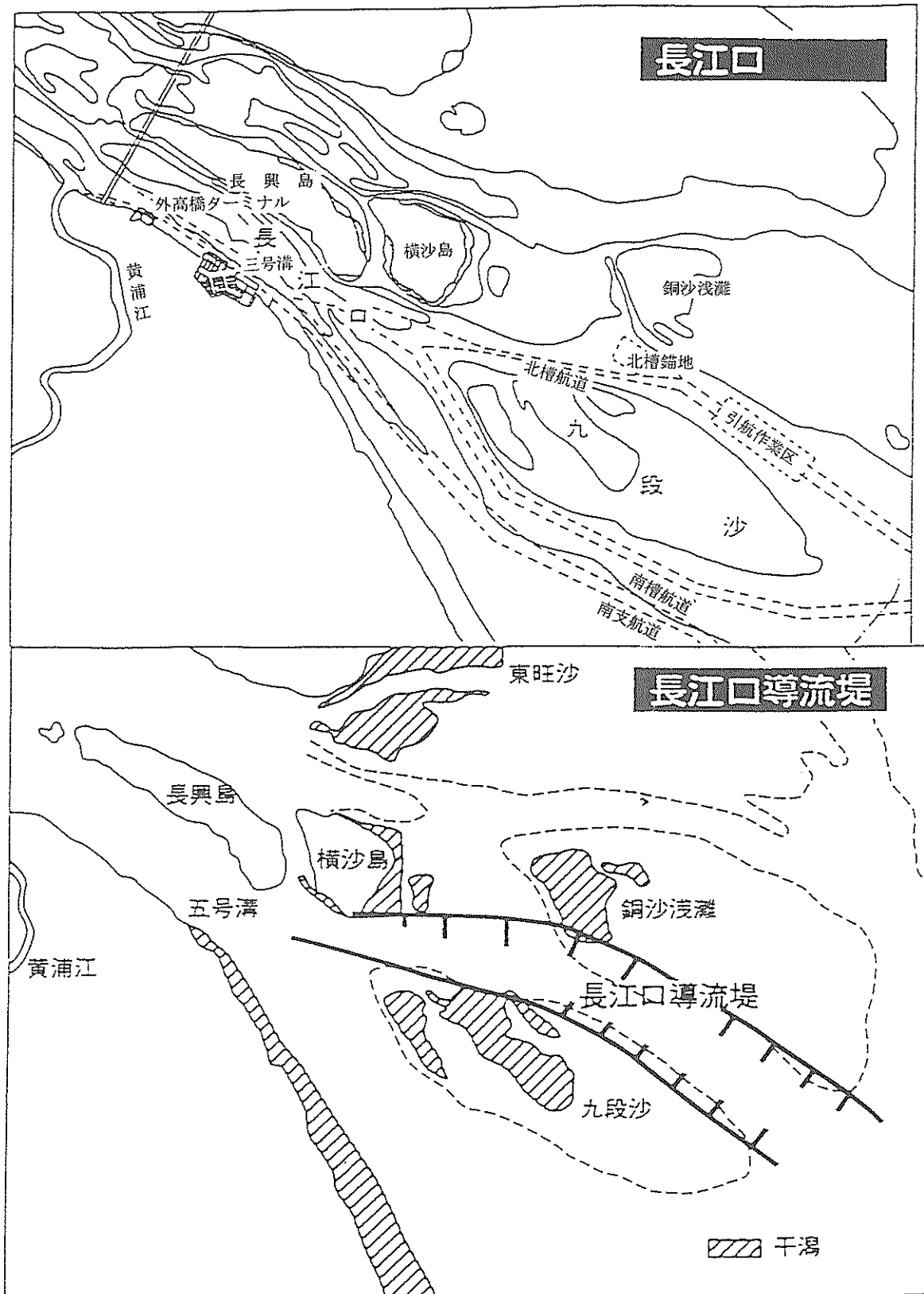
中央政府の施策として、上海を中心として江蘇省、浙江省を左右の両翼とした地域を「国際航運センター」と位置づけて発展させる計画があり、国際港湾の能力を備える施設整備を進めている。上海港のみならず、両省を含む地域が長江デルタ物流の中核を担うこととなる。この位置づけに対応して、上海市政府は「上海国際航運リーダーチーム」を設立し上海港整備のプロジェクトに取り組んでいる。

長江口では干潟の間に導流堤を建設することによって、速い流れを作り堆積する土砂を自然の力で押し出すとともに周囲の土砂が崩壊しないようにする計画である。

また、安定した貨物輸送を確保するためには、航路のみならず、鉄道や道路も含めた多様な輸送モードの整備が求められており、上海港をバックアップする体制整備としては、長江上流への航路整備、コンテナ専用列車の運行計画などの内陸輸送の整備が進められている。

その他浦東地区では、地下鉄や鉄道、道路、給排水、発電所等の整備が進められている。

図4-1-7 長江口の整備計画



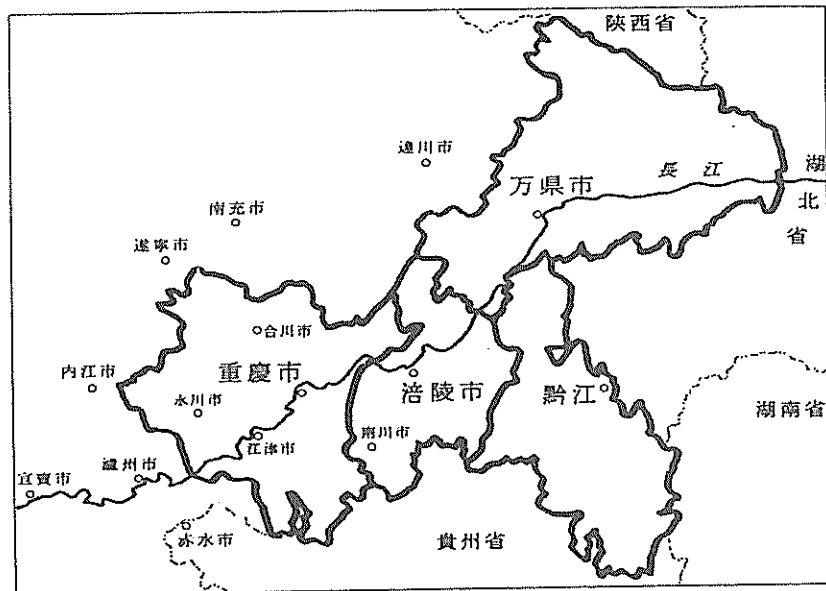
資料) 「総合物流体系整備協力調査」(社団法人海外運輸協力協会)

③重慶直轄市の状況

沿海地域との経済格差是正のために、内陸地域の経済発展が重要課題とされるなかで、中西部経済の発展を担うために、1997年に第4の直轄市となったものである。長江流域の経済圏としての発展にも重要な役割を果たすことになるという期待もなされている。

重慶直轄市は、面積 8.2 万km²（北海道程度の面積）、人口 3,042 万人と中国でも最大の市域となった。

図4-1-8 重慶直轄市



資料)「中国情報ハンドブック」(三菱総合研究所編)

重慶は軍需産業から発展してきており、自動車・オートバイ、化学工業、冶金工業、機械・電気工業、建材、食品の六大支柱産業を設定してきたが、国有企業の経営悪化に伴い競争力が低下しており、重点産業を自動車・オートバイ、化学工業、冶金工業の3大支柱産業と絞り込んだ施策の検討を行っている。

工業の発展に際しては外資導入を進めることが急務となっており、鉄道、高速道路、長江を跨ぐ大橋の建設、空港の整備など、企業を受け入れるためのインフラ整備が進められている。また、三峡ダムが完成すれば水路が整備されて大型船舶の航行が可能となることから、長江を活用した物流ルートが確立する可能性がある。

④三峡ダムの建設

世界で3番目に長い長江の水資源を発電によって活用することが、孫文の時代から提唱され、中華人民共和国成立後も数度にわたりダム建設計画が検討されてきていた。長江流域の洪水被害をなくし、発電によってエネルギーを確保するために、長江が高原部から平野部へと流れ出る部分である三峡にダムを建設する計画が1992年に決定した。

三峡ダムは世界最大のダム計画であり、堤の長さ約2km、水位差は約110m、貯水面積1,083km²、貯水は上流600kmに達するもので、建設にあたっては100万人以上が移転するという巨大なプロジェクトである。

ダムの利用目的としては、洪水防止、発電の他に、水運、養殖、水資源供給が掲げられている。

上流域の重慶にかけての水路は、全般に急流・狭小で航行上の難所とされているところである。さらに、渇水時と降水時の水位の差が大きく、港湾荷役時の障害となっており、重慶港では水位差が25mに及んでいる。

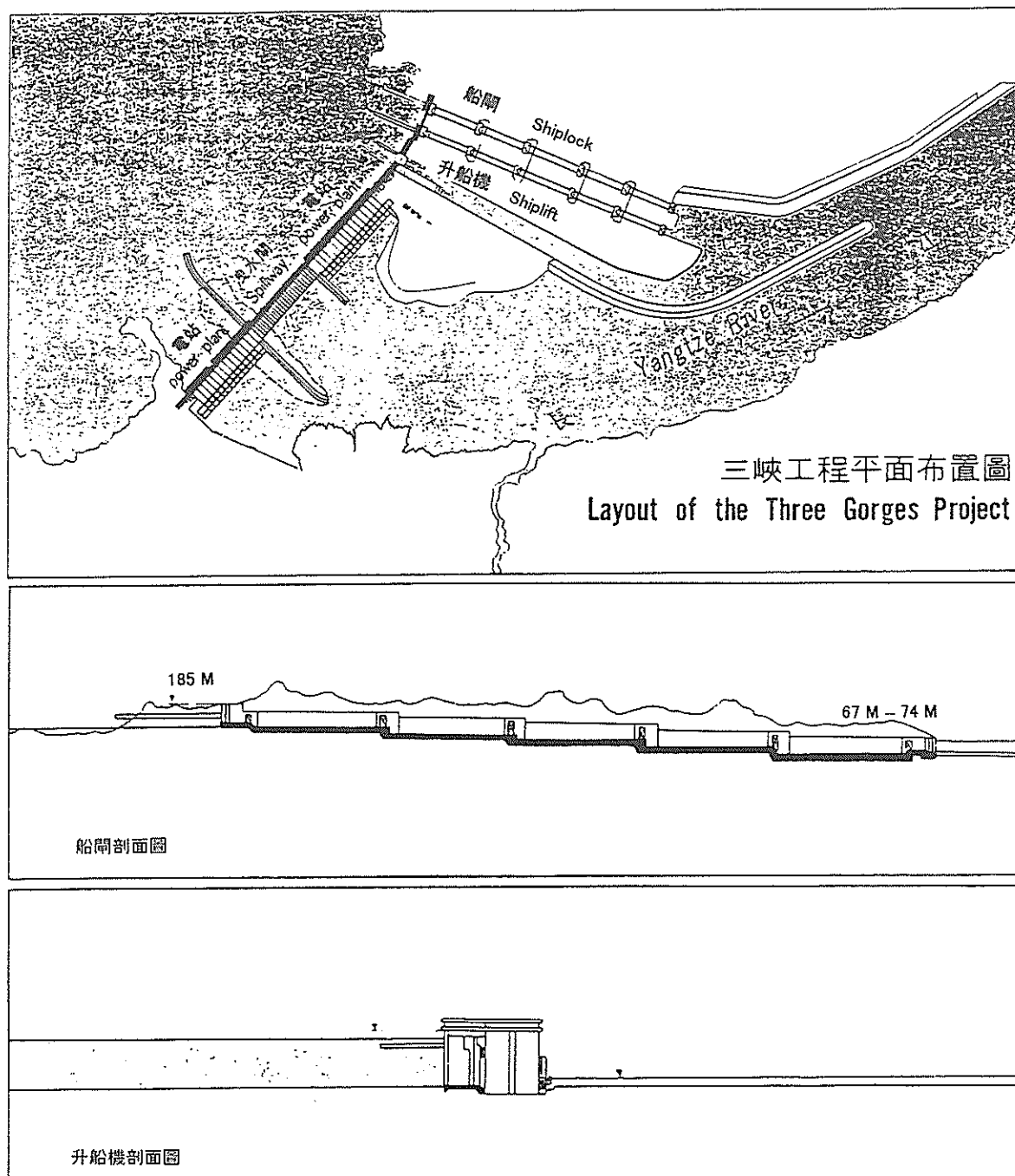
三峡ダムが完成した場合における輸送面のメリットとしては、上流域では、渇水時と高水位時の差が激しかった長江上流域の水位差が減少し、港湾荷役における障害が解消されること、水深や航路の幅が広がって流路が難所であった部分が解消されることなどをあげることができる。一方で、下流域では渇水期にダムからの放流が起こることで、水深が確保されることが期待される。ダムの上流と下流では最大175mの水位差ができることになるが、通過船舶を航行させるためには、3,000トン級の船舶が通過できる閘門と昇船機が設置される予定である。このように、ダムが完成すれば、長江流域の内陸水運に関して航行の安定性が高まることが期待される。

なお、ダムの建設は94年からスタートしているが、完成予定は2009年であり長い期間を要するものである。97年には長江が堰止められており、完成までは人工水路を通過することになる。人工水路の幅が狭いことや水流が強いことにより、船舶の航行時間の増加や小型船航行への障害が生じる懸念がなされている。

参考文献) 「中国年鑑98」(中国研究所編)

「総合物流体系整備協力調査」(社団法人海外運輸協力協会)

図4-1-9 三峡ダム通航施設計画図



資料) 「総合物流体系整備協力調査」 (社団法人海外運輸協力協会)

2. 九州経済圏の現状と今後の発展ポテンシャル

(1)人口

九州経済圏の人口 1,500.2 万人は全国の 11.9 % を占める。うち、九州の人口は 1,345.8 万人で全国の 10.7 % となっている。九州経済圏に占める各県のシェアをみると、福岡県が 32.9 % と最も多く、次いで熊本県が 12.5 %、鹿児島県が 12.0 % とこれに次いでいる。

また、各県における主要都市についてみると、九州経済圏の中核都市である福岡市が 126 万人、次いで北九州市 101 万人、熊本市 64 万人、鹿児島市 54 万人、大分市と長崎市が 43 万人と続いている。

表4-2-1 各県および主要都市の人口（1998年3月）

県名	人口(万人)		各県主要都市	人口(万人)	
		九州経済圏におけるシェア			各県内におけるシェア
福岡県	494.0	32.9%	福岡市	126.0	25.5%
			北九州市	101.1	20.5%
			久留米市	23.2	4.7%
			小計	250.3	50.7%
佐賀県	88.5	5.9%	佐賀市	16.5	18.6%
			唐津市	8.0	9.0%
			小計	24.5	27.7%
長崎県	154.2	10.3%	長崎市	42.8	27.8%
			佐世保市	24.5	15.9%
			小計	67.3	43.6%
熊本県	187.0	12.5%	熊本市	64.1	34.3%
			八代市	10.8	5.8%
			小計	74.9	40.1%
大分県	124.0	8.3%	大分市	43.0	34.7%
			別府市	12.6	10.2%
			小計	55.6	44.8%
宮崎県	118.8	7.9%	宮崎市	30.1	25.3%
			都城市	13.4	11.3%
			小計	43.5	36.6%
鹿児島県	179.3	12.0%	鹿児島市	54.2	30.2%
			鹿屋市	7.9	4.4%
			小計	62.1	34.6%
九州計	1,345.8	89.7%	九州主要都市計	578.2	43.0%
山口県	154.4	10.3%	下関市	25.1	16.3%
			宇部市	17.2	11.1%
			山口市	13.4	8.7%
			小計	55.7	36.1%
九州経済圏計	1,500.2	100.0%	九州経済圏主要都市計	633.9	42.3%
全国計	12,556.8	—	—	—	—
九州対全国比	10.7%	—	—	—	—
九州経済圏対全国比	11.9%	—	—	—	—

資料)「住民基本台帳人口要覧(平成10年度版)」(自治省行政局)より三和総合研究所作成

(2) 就業構造・産業別産出額

九州経済圏の就業人口は 717.7 万人、地域内総生産額は 47.9 兆円でともに全国比で 1 割前後となっている（表 4-2-2、表 4-2-3）。

産業別構成比についてみると、就業人口、産出額とも九州経済圏は全国と比べて第 1 次産業の構成比が高く、第 2 次産業の構成比が若干低めとなっている（表 4-2-2、表 4-2-4）。

産業別産出額の対全国比でも、1995 年における九州経済圏の第 1 次産業は全国の 19.7 % を占めている。一方、95 年における第 2 次産業（特に製造業）の対全国比は 8.4 %（製造業のみでは 7.7 %）にとどまっている。ただし、85 年および 90 年の対全国比は 7.9 %（製造業のみでは 7.1 %）であったことと比べると、95 年には全国におけるシェアが上昇しているのが分かる（表 4-2-5）。これは、80 年代の半導体産業および 90 年代の自動車産業の立地などによって、製造業出荷額が伸びたためである。

県別算出額でみると、第 1 次産業の構成比では福岡県を除く各県において、全国よりも高くなっており、特に宮崎県、鹿児島県、熊本県が目立つものとなっている。第 2 次産業の構成比では山口県、大分県、佐賀県を除く各県で全国を下回っている。第 3 次産業の構成比では、長崎県、福岡県、鹿児島県、熊本県において全国を上回っている（表 4-2-4）。

表 4-2-2 就業人口（1995 年 10 月）

(単位:万人)

項 目	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	九州計	山口県	九州経済圏計	全国計	九州計	九州経済圏計
								シェア		シェア		対全国比	対全国比
第 1 次産業	11.0	5.9	7.8	13.5	6.5	8.4	12.5	65.5	10.2%	72.8	389.5	6.1%	19.7%
第 2 次産業	61.9	12.8	17.8	22.7	17.3	15.8	20.7	169.0	26.4%	193.1	2,005.2	31.4%	8.4%
第 3 次産業	160.3	25.6	45.6	52.4	36.1	33.7	49.1	402.8	63.0%	449.7	3,952.7	61.9%	11.4%
合計	234.7	44.2	71.2	88.8	60.0	58.0	82.4	639.3	100.0%	717.7	6,390.4	100.0%	11.2%

資料)「国勢調査報告」(総務庁統計局)より三和総合研究所作成

表 4-2-3 産業別産出額（1995 年）

(単位:億円)

項 目	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	九州計	山口県	九州経済圏計	全国計	九州計	九州経済圏計
												対全国比	対全国比
第 1 次産業	2,015	1,283	1,777	2,834	1,601	2,344	2,900	14,754	1,013	15,767	80,140	18.4%	19.7%
第 2 次産業	45,432	9,910	11,189	15,824	16,205	9,050	11,908	119,518	21,775	141,293	1,679,001	7.1%	8.4%
鉱業	823	63	357	279	283	68	188	2,061	220	2,281	10,782	19.1%	21.2%
製造業	31,107	5,997	6,051	10,032	11,323	4,803	6,611	75,924	17,154	93,078	1,206,070	6.3%	7.7%
第 3 次産業	127,646	17,569	36,461	38,944	26,087	21,025	36,450	304,182	34,190	338,372	3,361,355	9.0%	10.1%
運輸・通信業	14,364	1,540	3,862	3,723	2,494	1,833	4,251	32,067	4,021	36,088	355,018	9.0%	10.2%
(控除)揚子利子等	6,052	1,272	1,353	1,826	1,282	1,041	2,046	14,872	1,515	16,387	213,342	7.0%	7.7%
合計	169,041	27,490	48,074	55,775	42,611	31,378	49,261	423,630	55,463	479,093	4,907,153	8.6%	9.8%

資料)「県民経済計算年報(平成 10 年版)」(経済企画庁経済研究所)より三和総合研究所作成

表4-2-4 産業別算出額の構成比（1995年）

項 目	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	九州計	山口県	九州 経済圏計	全国計
第1次産業	1.2%	4.7%	3.7%	5.1%	3.8%	7.5%	5.9%	3.5%	1.8%	3.3%	1.6%
第2次産業	26.9%	36.0%	23.3%	28.4%	38.0%	28.8%	24.2%	28.2%	39.3%	29.5%	34.2%
鉱業	0.5%	0.2%	0.7%	0.5%	0.7%	0.2%	0.4%	0.5%	0.4%	0.5%	0.2%
製造業	18.4%	21.8%	12.6%	18.0%	26.6%	15.3%	13.4%	17.9%	30.9%	19.4%	24.6%
第3次産業	75.5%	63.9%	75.8%	69.8%	61.2%	67.0%	74.0%	71.8%	61.6%	70.6%	68.5%
運輸・通信業	8.5%	5.6%	8.0%	6.7%	5.9%	5.8%	8.6%	7.6%	7.2%	7.5%	7.2%
(控除)帰属利子等	3.6%	4.6%	2.8%	3.3%	3.0%	3.3%	4.2%	3.5%	2.7%	3.4%	4.3%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料)「県民経済計算年報（平成 10 年版）」（経済企画庁経済研究所）より三和総合
研究所作成

表4-2-5 産業別産出額の対全国比の推移

項 目	九州経済圏対全国比			九州対全国比		
	1985年	1990年	1995年	1985年	1990年	1995年
第1次産業	18.6%	19.6%	19.7%	17.2%	18.3%	18.4%
第2次産業	7.9%	7.9%	8.4%	6.7%	6.7%	7.1%
鉱業	21.0%	19.6%	21.2%	19.2%	17.8%	19.1%
製造業	7.1%	7.1%	7.7%	5.8%	5.8%	6.3%
第3次産業	10.7%	9.8%	10.1%	9.6%	8.9%	9.0%
運輸・通信業	10.2%	9.8%	10.2%	9.0%	8.7%	9.0%
(控除)帰属利子等	8.8%	6.7%	7.7%	8.0%	6.2%	7.0%
合計	10.0%	9.5%	9.8%	8.8%	8.4%	8.6%

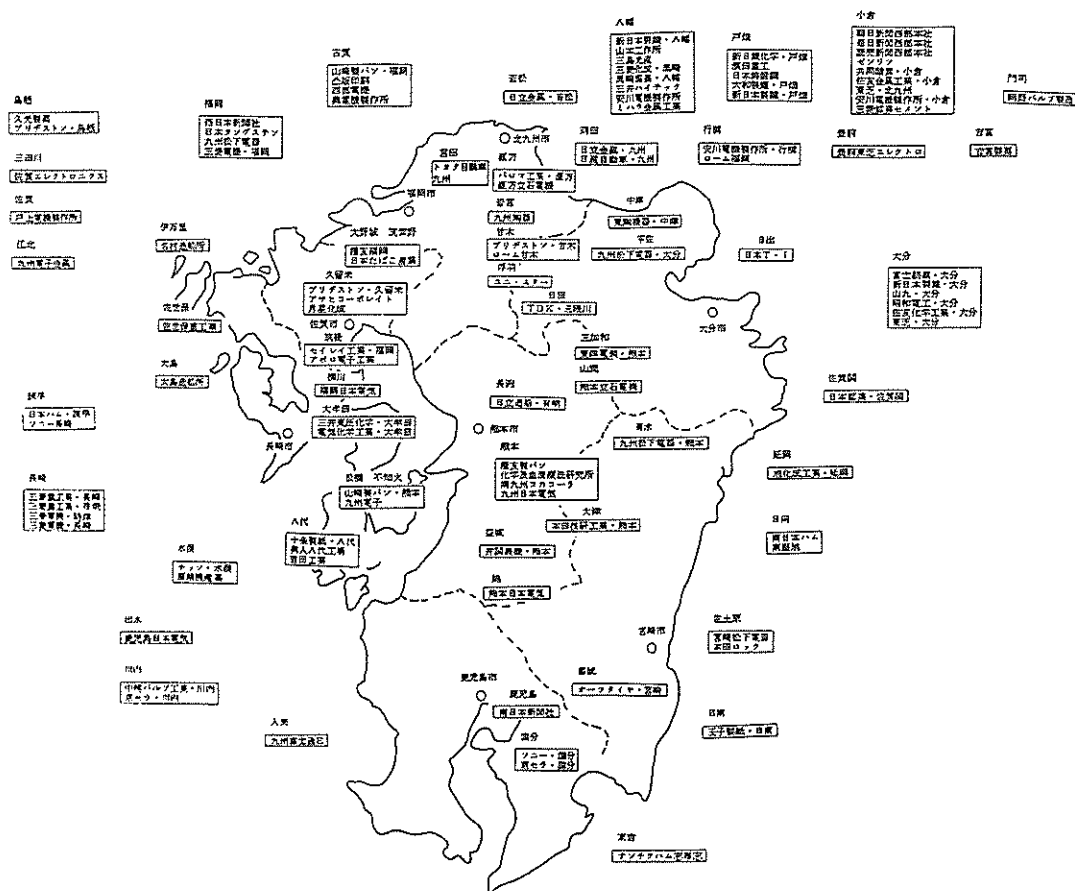
資料)「県民経済計算年報」(経済企画庁経済研究所)より三和総合研究所作成

(3)産業立地

九州にあっては、古くは石炭、造船、鉄鋼といった重厚長大産業の占める割合が高かったが、近年では、1980年代の半導体産業および90年代の自動車産業の立地によって、基礎素材型から組立加工型への転換が進んでいる。

九州における主要工場の立地分布および主要産品については図 4-2-1 のとおりである。

図4-2-1 主要企業の立地状況と各県の主要輸出品目



<各県の主要輸出品目>

- ・ 長崎県：電気機器、一般機械（事務用機器）
- ・ 佐賀県：ゴムタイヤ・チューブ、一般機械（事務用機器）
- ・ 福岡県：ゴムタイヤ・チューブ、輸送機器・一般機械（原動機）、化学製品
- ・ 熊本県：輸送用機器、一般機械（原動機）
- ・ 大分県：化学製品、レコード・テープ類、電気機器、科学光学機器
- ・ 宮崎県：ゴム・タイヤチューブ、化学製品、紙・板紙
- ・ 鹿児島県：電気機器、紙・板紙

資料)「九州の物流平成5年版」((財)九州海運振興センターほか)、「平成5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」(運輸省港湾局)より三和総合研究所作成

(4) 商業立地

九州経済圏の卸売業の年間販売額は、全国の 8.0 %で人口の 11.9 %を下回っている。一方、商店数では人口とほぼ同程度のシェアとなっていることから、1 商店当たりの年間販売額は全国よりも低いものとなっている。

県別では、九州経済圏に占める福岡県の割合が 58.7 %と過半を占めており、人口の 32.9 %を大きく上回っている。これは、大手商社やメーカーの支店が立地していることが要因で、法人の多さからみても分かる。

表4-2-6 卸売業の商店数および年間販売額（1997年）

(単位: 億円、社)													
項 目	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	九州計	山口県	九州 経済圏計	全国計	九州 対全国比	九州経済圏 対全国比
商店数計	18,039	2,491	3,994	4,823	3,319	3,016	4,547	40,229	4,279	44,508	391,574	10.3%	11.4%
法人	15,046	1,673	2,983	3,837	2,724	2,326	3,608	32,197	3,309	35,506	313,136	10.3%	11.3%
個人	2,993	818	1,011	986	595	690	939	8,032	970	9,002	78,438	10.2%	11.5%
年間販売額	224,759	12,804	23,208	31,851	18,529	18,116	29,104	358,371	24,748	383,119	4,798,133	7.5%	8.0%
九州における シェア	62.7%	3.6%	6.5%	8.9%	5.2%	5.1%	8.1%	100.0%	—	—	—	—	—
九州経済圏 におけるシェア	58.7%	3.3%	6.1%	8.3%	4.8%	4.7%	7.6%	93.5%	6.5%	100.0%	—	—	—

資料)「商業統計表（平成9年）」（通商産業大臣官房）より三和総合研究所作成

小売業の年間販売額は全国の 10.9 %で人口の 11.9 %をやや下回っている。

県別では、福岡県が最も多くなっているが、各県の割合は人口とほぼ同様となっている。

表4-2-7 小売業の商店数および年間販売額（1997年）

(単位: 億円、社)													
項 目	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	九州計	山口県	九州 経済圏計	全国計	九州 対全国比	九州経済圏 対全国比
商店数計	58,782	12,113	20,849	22,943	17,073	15,255	23,860	170,875	20,743	191,618	1,419,896	12.0%	13.5%
法人	22,856	4,062	6,608	9,298	6,916	5,615	8,120	63,475	8,055	71,530	586,827	10.8%	12.2%
個人	35,926	8,051	14,241	13,645	10,157	9,640	15,740	107,400	12,688	120,088	833,069	12.9%	14.4%
年間販売額	58,514	9,240	14,740	18,676	13,300	12,255	17,013	143,738	17,172	160,910	1,477,431	9.7%	10.9%
九州における シェア	40.7%	6.4%	10.3%	13.0%	9.3%	8.5%	11.8%	100.0%	—	—	—	—	—
九州経済圏 におけるシェア	36.4%	5.7%	9.2%	11.6%	8.3%	7.6%	10.6%	89.3%	10.7%	100.0%	—	—	—

資料)「商業統計表（平成9年）」（通商産業大臣官房）より三和総合研究所作成

(5)貿易振興施策等の状況

輸入の促進に寄与する事業を支援し、輸入貨物の円滑な流通等を図るとともに、対内投資事業の実施を円滑に進めるための施策であるF A Z（フォーリン・アクセス・ゾーン：輸入促進地域）は、九州経済圏において北九州市（北九州港）、大村市（長崎空港）、下関市（下関港）、大分市・別府市（大分港）、熊本市・益城町（熊本港）の5箇所が指定されている。

表4-2-8 九州経済圏におけるF A Z（輸入促進地域）の概要

自治体	港湾 空港	輸入促進 地域	輸入促進基盤施設			供用開始 年月
			事業主体	基盤施設概要	事業費	
北九州市	北九州港	北九州市	(株)北九州輸入促進センター (KIPRO)	アジア太平洋インポートマート (AIM)：ビジネス拠点	312 億円	1998.4
				北九州国際物流センター (KID)：物流支援施設	36 億円	1996.4
			小倉国際流通センター(株)	小倉国際流通センター ：物流支援施設	40 億円	1998 年度末予定
長崎県	長崎空港	大村市	長崎国際航空貨物ターミナル(株) (NIACT)	輸入貨物処理施設（長崎国際航空貨物ターミナル）	9.5 億円	1994.8
山口県	下関港	下関市	(財)山口県国際総合センター	山口県国際総合センター (海峡門下関)	200 億円	1996.7
			下関倉庫(株)	物流支援施設	4.2 億円	1994.7
			日本通運(株)	物流支援施設	3.2 億円	1995.3
大分県	大分港	大分市・別府市	(株)大分国際貿易センター(OITAC)	大分国際貿易センター： 物流・ビジネス複合施設	12 億円	1996.11
熊本県	熊本港	熊本市・益城町	くまもとファズ(株)	熊本港物流センター(仮称) ：物流支援施設	—	1999 秋予定

資料)「九州の物流（平成 10 年度版）」((財)九州海運振興センターほか)より三和総合研究所作成

また、国際交流に関連して全国主要都市の国際会議の開催件数の推移をみると、福岡は1990年に43件だったのに対し、97年には188件にまで急増しており、東京、大阪、名古屋、京都に次いでいる。

九州では北九州が次いで多く、札幌に次いで広島並みの開催件数となっている。これ以外では、熊本がやや多く、以下、長崎、別府、宮崎、鹿児島と続いている。

九州全体でみても307件と、全国の2,175件の14%を占めるまでになっている。

表4-2-9 九州および全国主要都市における国際会議の開催件数

都市名	1990	1993	1994	1995	1996	1997	構成比
全国	1,082	1,665	1,786	1,833	2,000	2,175	100.0%
東京	172	259	208	287	343	344	15.8%
大阪	96	196	206	219	171	197	9.1%
京都	184	150	180	154	169	195	9.0%
神戸	161	186	170	134	161	170	7.8%
名古屋	87	141	175	182	180	196	9.0%
横浜	49	85	104	86	80	100	4.6%
千葉	11	35	50	50	57	51	2.3%
筑波	30	47	15	24	52	27	1.2%
札幌	42	68	78	69	76	84	3.9%
仙台	31	30	38	31	35	56	2.6%
金沢	7	14	11	15	12	16	0.7%
広島	23	42	67	50	60	74	3.4%
福岡	43	87	102	133	161	188	8.6%
北九州	27	48	60	61	63	65	3.0%
長崎	8	3	2	7	8	8	0.4%
別府	0	3	2	4	3	7	0.3%
熊本	2	6	11	13	2	18	0.8%
宮崎	1	3	3	7	7	6	0.3%
鹿児島	3	3	6	7	4	4	0.2%
九州計	84	153	186	232	253	307	14.1%

注) 九州計には上記以外も含む

資料) 「九州データブック'99」(西日本新聞社)より三和総合研究所作成

第5章 荷主企業等の貨物輸送 ニーズの把握

第5章 荷主企業等の貨物輸送ニーズの把握

1. アンケート調査の概要

(1) 調査目的

長江経済圏と九州経済圏の国際交流を支える国際航路網のあり方について検討するにあたり、長江経済圏を中心とした中国との輸出入の現状と課題、今後の見通しなどについて、輸出入コンテナ貨物を取り扱う荷主企業の意向を把握する。

(2) 調査対象

- ・ 調査対象：輸出入貨物を取り扱う荷主企業（製造業、卸売業、小売業）
- ・ 対象地域：九州各県および山口県の8県
- ・ 抽出方法：各県貿易業者名簿等に記載されている荷主企業全社（金融機関、旅行代理店、行政機関等を除く）
- ・ 調査方法：郵送式・自記式

(3) 対象企業数および回収状況

調査対象となる1,724社に対してアンケート調査票を発送し、転居先不明などで返送された26通を差し引いた有効発送数は1,698である。このうち、701社から回答があったが、コンテナ貨物の輸出入を行っていない等の理由で無効となる企業（292社）並びに有効期間内に届かなかった企業（12社）を除くと、有効回答数は397社、有効回答率は全体で23.4%であった。

各県の回答状況をみると、概ね2割程度の回答率となっているが、福岡県でやや高く、山口県においてやや低くなっている。

表5-1-1 地域別対象企業数と回収状況

	対象企業数	有効発送数	有効回答数	有効回答率	構成比
山口県	194	193	33	17.1%	8.3%
福岡県	594	573	157	27.4%	39.5%
佐賀県	134	133	28	21.1%	7.1%
長崎県	303	302	66	21.9%	16.6%
熊本県	101	101	23	22.8%	5.8%
大分県	222	221	45	20.4%	11.3%
宮崎県	80	79	18	22.8%	4.5%
鹿児島県	96	96	23	24.0%	5.8%
不明等	—	—	4	—	1.0%
合計	1,724	1,698	397	23.4%	100.0%

(4)調査項目

I 輸出入コンテナ貨物取扱いの現状と課題
問1 相手地域別輸出入コンテナ貨物量
問2 主な輸出品目と代表的輸送ルート
問3 主な輸入品目と代表的輸送ルート
問4 利用港湾・ルートの選択理由
問5 輸出入コンテナ取扱い上の課題
問6 コンテナ輸送の効率化に向けた意向

↓

略（問7、問8）

↓

II 長江経済圏を中心とした中国との輸出入の見通し
問9 長江経済圏を中心とした輸出入の現状と問題点
問10 長江経済圏の発展の見通し
問11 長江経済圏との輸出入貨物量の見通し

↓

III コンテナ輸送の効率化に向けた意見・要望
問12 コンテナ輸送の効率化に向けた意見・要望（自由記入）

↓

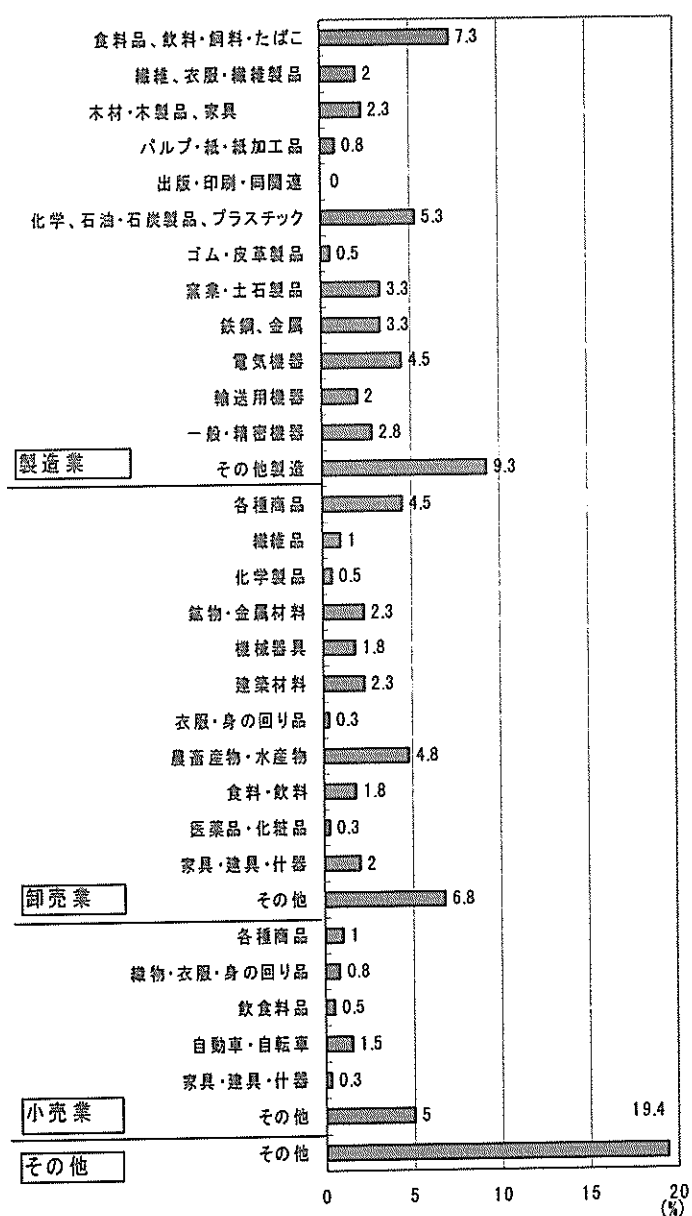
IV 会社概要
業種、本社所在地、常雇従業員数、資本金、所在地

2. アンケート回答企業の属性

(1) 業種

回答企業を業種別にみると、製造業が 172 社 (43.3 %)、卸売業が 112 社 (28.2 %)、小売業が 36 社 (9.1 %)、その他が 77 社 (19.4 %)となっている。製造業では、その他製造 37 社 (9.3 %)、食料品、飲料・飼料・たばこ 29 社 (7.3 %)、化学、石油・石炭製品、プラスチック 21 社 (5.3 %)の比率が高くなっている。なお、その他には建設業、運輸業などが該当する。

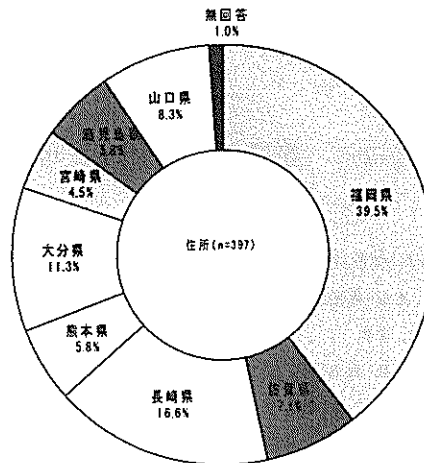
図5-2-1 業種別構成比 (n=397)



(2)事業所所在地

事業所所在地別では、福岡県(157社、39.5%)が最も多く、次いで長崎県(66社、16.6%)、大分県(45社、11.3%)、山口県(33社、8.3%)の順となっている。

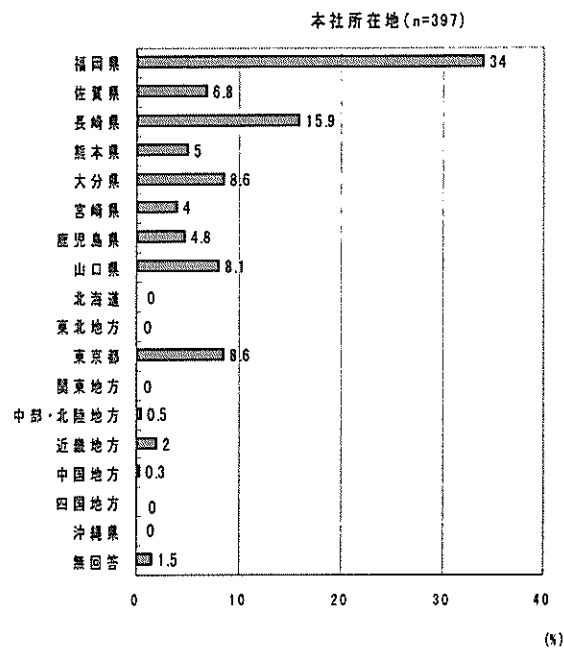
図5-2-2 事業所所在地別構成比



(3)本社所在地

本社所在地別にみても、福岡県(135社、34.0%)が最も多く、次いで長崎県(66社、15.9%)、大分県および東京都(各34社、8.6%)、山口県(32社、8.1%)の順となっている。

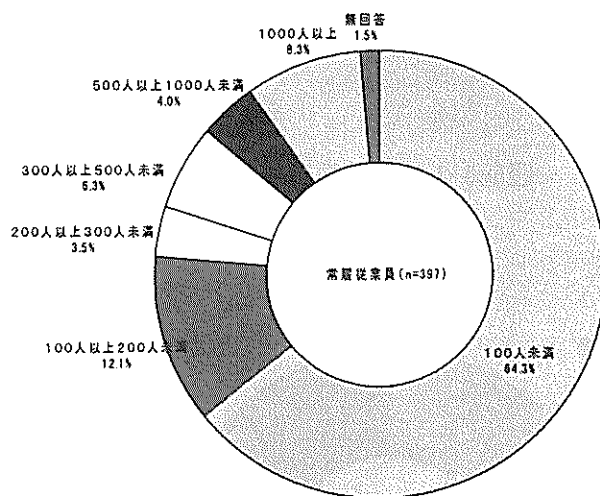
図5-2-3 本社所在地別構成比



(4) 常雇従業員規模

常雇従業員の規模別では、100 人未満の企業が 255 社 (64.3 %) と最も多く、次いで 100 人以上 200 人未満の企業が 48 社 (12.1 %) となっているほか、1,000 人以上の企業も 33 社 (8.3 %) となっている。

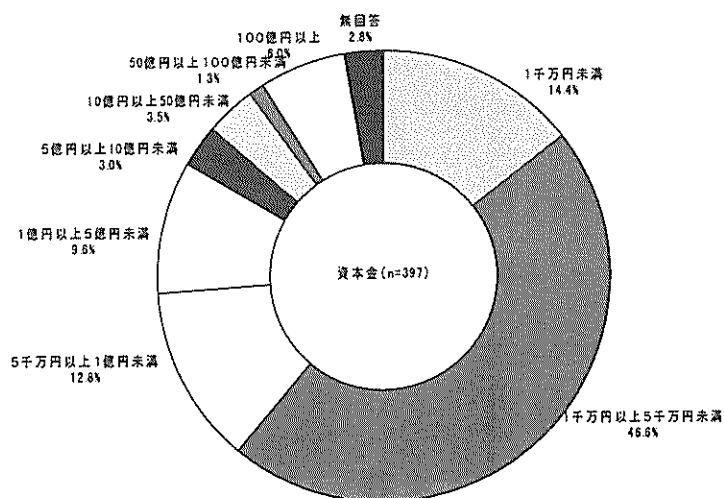
図5-2-4 常雇従業員別構成比



(5) 資本金規模

資本金規模では、1 千万以上 5 千万未満の企業 (185 社、46.6 %) で約 5 割を占めている。次いで 1 千万未満 (57 社、14.4 %)、5 千万以上 1 億円未満 (51 社、12.8 %) の順となっている。

図5-2-5 資本金規模別構成比



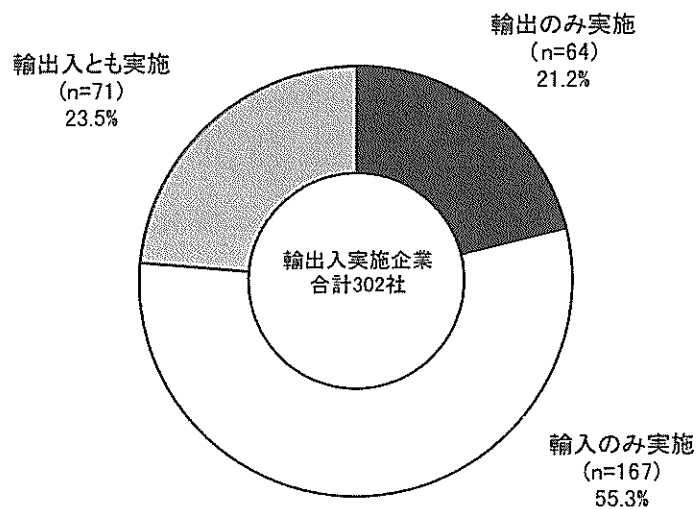
3. 輸出入コンテナ貨物取扱いの現状

(1) 輸出入実施状況（問1）

アンケート回答企業 397 社のうち 76.1 % にあたる 302 社が輸出入コンテナ貨物を取り扱っている。

このうち、輸出、輸入を実施している企業をみると、輸入のみを実施している企業は 167 社（55.3 %）、輸出のみを実施している企業は 64 社（21.2 %）、また、輸出入とも実施している企業は 71 社（23.5 %）となっている。輸出は 135 社が、輸入は 238 社が実施していると回答している。

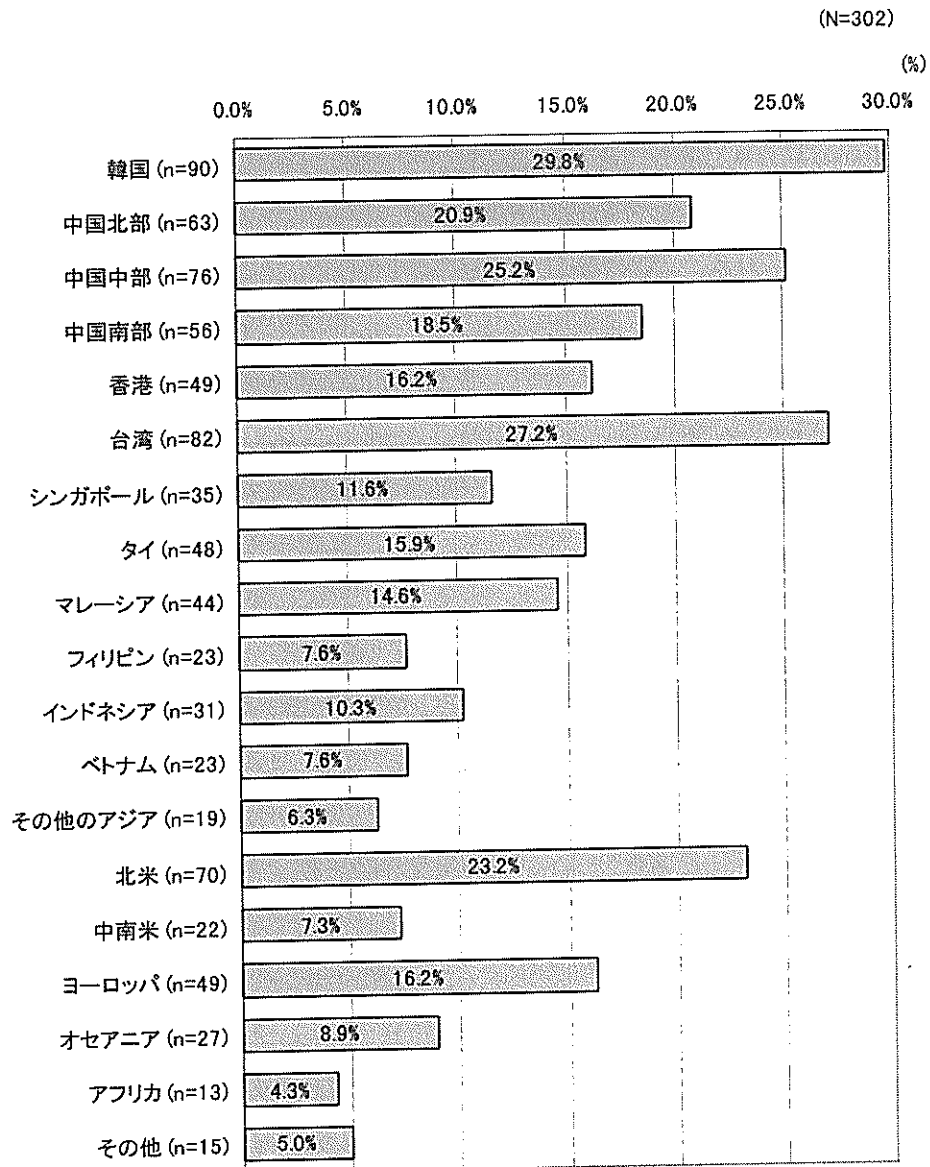
図5-3-1 輸出入実施企業



(2) 相手地域別輸出入企業数 (問 1)

輸出入相手地域は、韓国 (29.8%)、台湾 (27.2%) が多く、それぞれ 3 割弱を占める。次いで、長江経済圏が含まれる中国中部が 25.2% と続き、北米 (23.2%)、中国北部 (20.9%)、中国南部 (18.5%)、香港 (16.2%)、ヨーロッパ (16.2%) となっている。

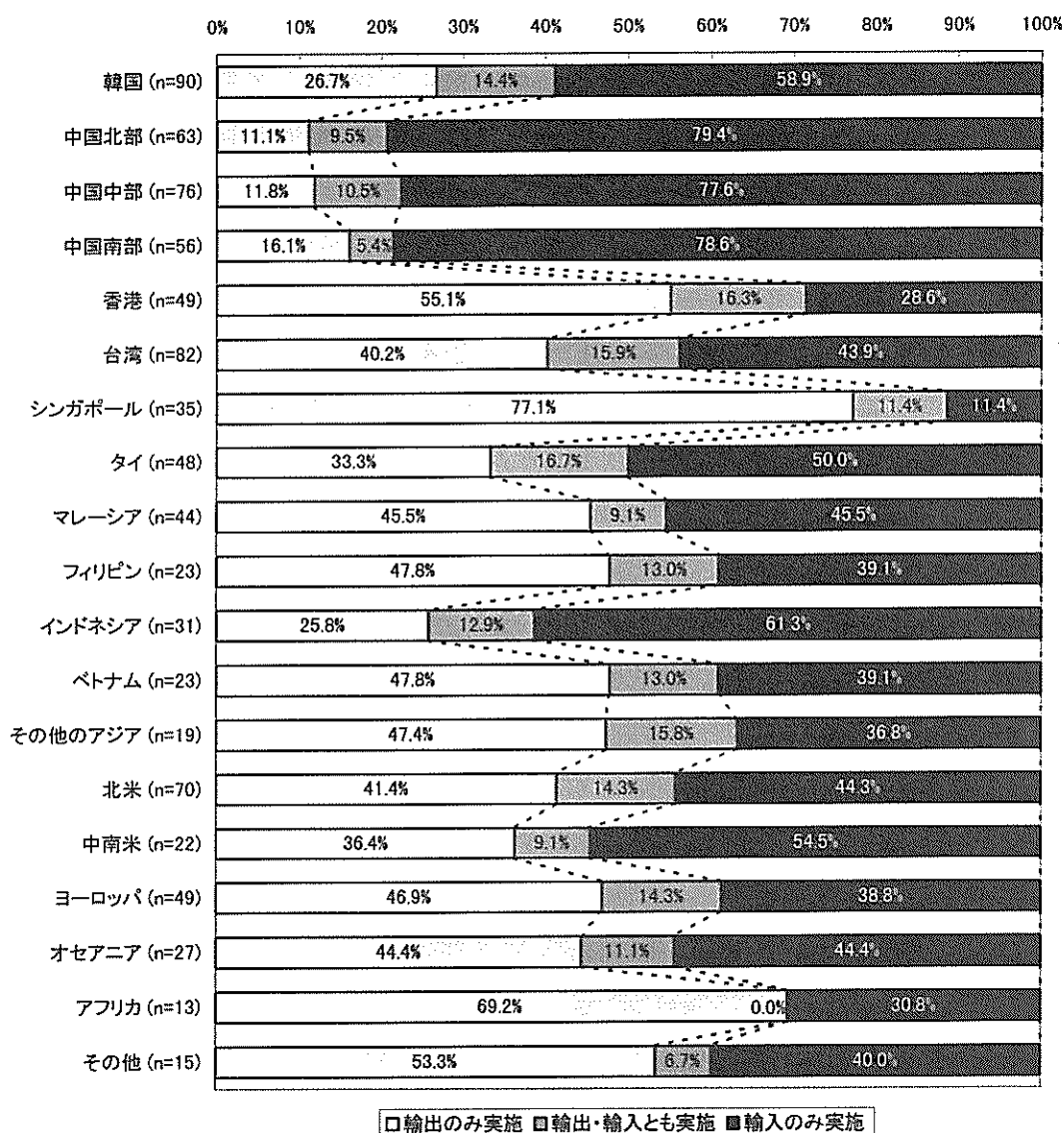
図5-3-2 輸出入企業数 (相手地域別、複数回答)



輸出・輸入別に相手地域別コンテナ貨物取扱企業数をみると、輸出のみ実施する企業の割合が高い地域は、シンガポール（77.1％）、香港（55.1％）である。

一方、輸入のみ実施する企業の割合は、中国北部（79.4％）、中国南部（78.6％）、中国中部（77.6％）、韓国（58.9％）において高い。特に中国ではいずれの地域も約8割を占めている。

図5-3-3 輸出・輸入別企業数（相手地域別）



(3) 相手地域別輸出入コンテナ取扱貨物量（問1）

北米の取扱貨物量が多く、台湾、香港、ヨーロッパ、韓国が続いている。

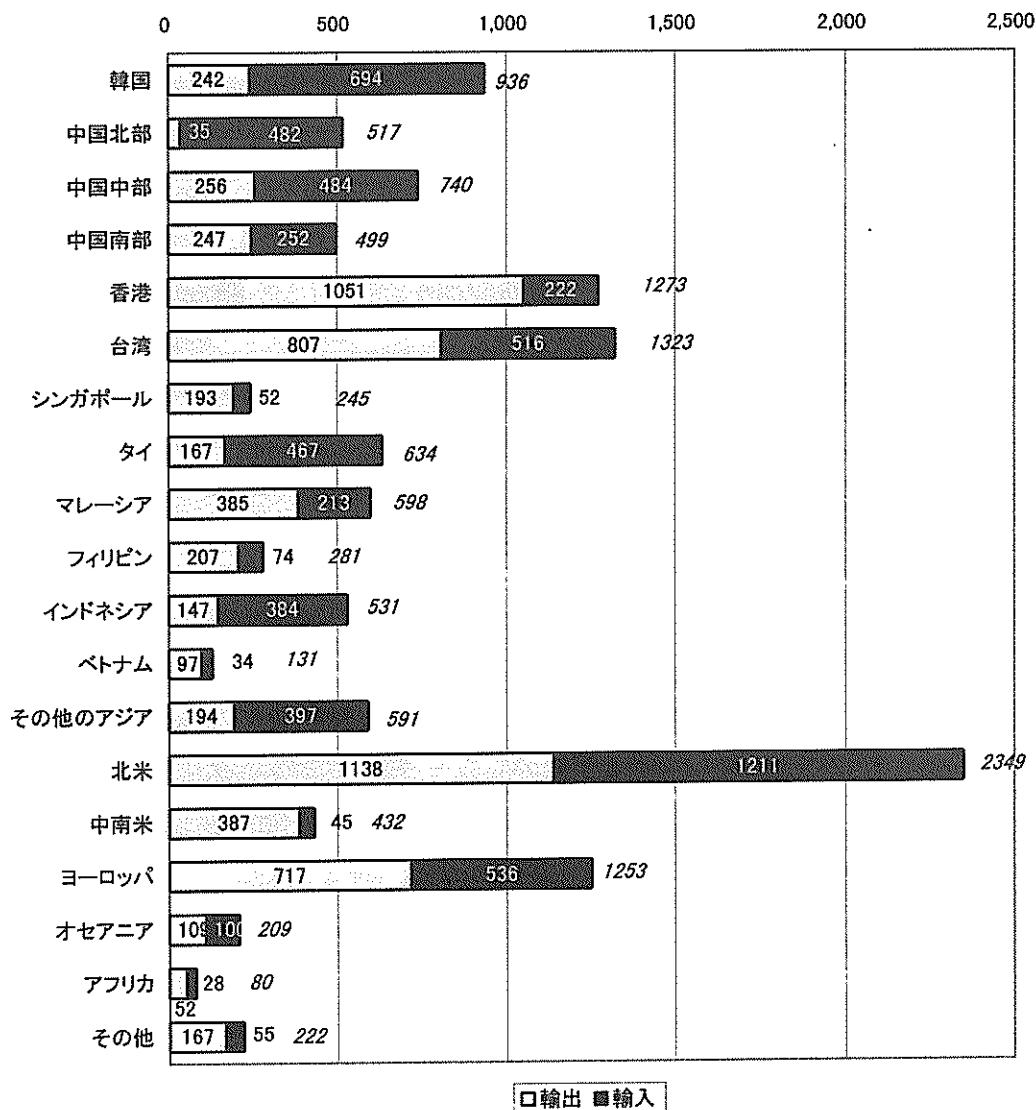
取扱企業数と比較すると、北米、ヨーロッパでは1社あたりの取扱貨物量が多く、韓国、台湾では少ない。

また、北米では輸出入が拮抗しているが、台湾、香港では輸出比率が高く、韓国では輸入比率が高い。

長江経済圏が含まれる中国中部については、輸入が輸出の約2倍と入超になっている。

図5-3-4 輸出入コンテナ取扱貨物量（相手地域別）

（単位：TEU）



回答企業の、相手地域別コンテナ貨物月間輸出本数の分布をみると、取扱貨物量の多い地域（北米、ヨーロッパ、香港、台湾等）のうち、ヨーロッパ、香港では、11本以上が3割を占め、ロットが大きい企業の比率が高い。一方、台湾では1本もしくは2～3本の占める割合が全体の6割以上を占めており、ロットが小さい。

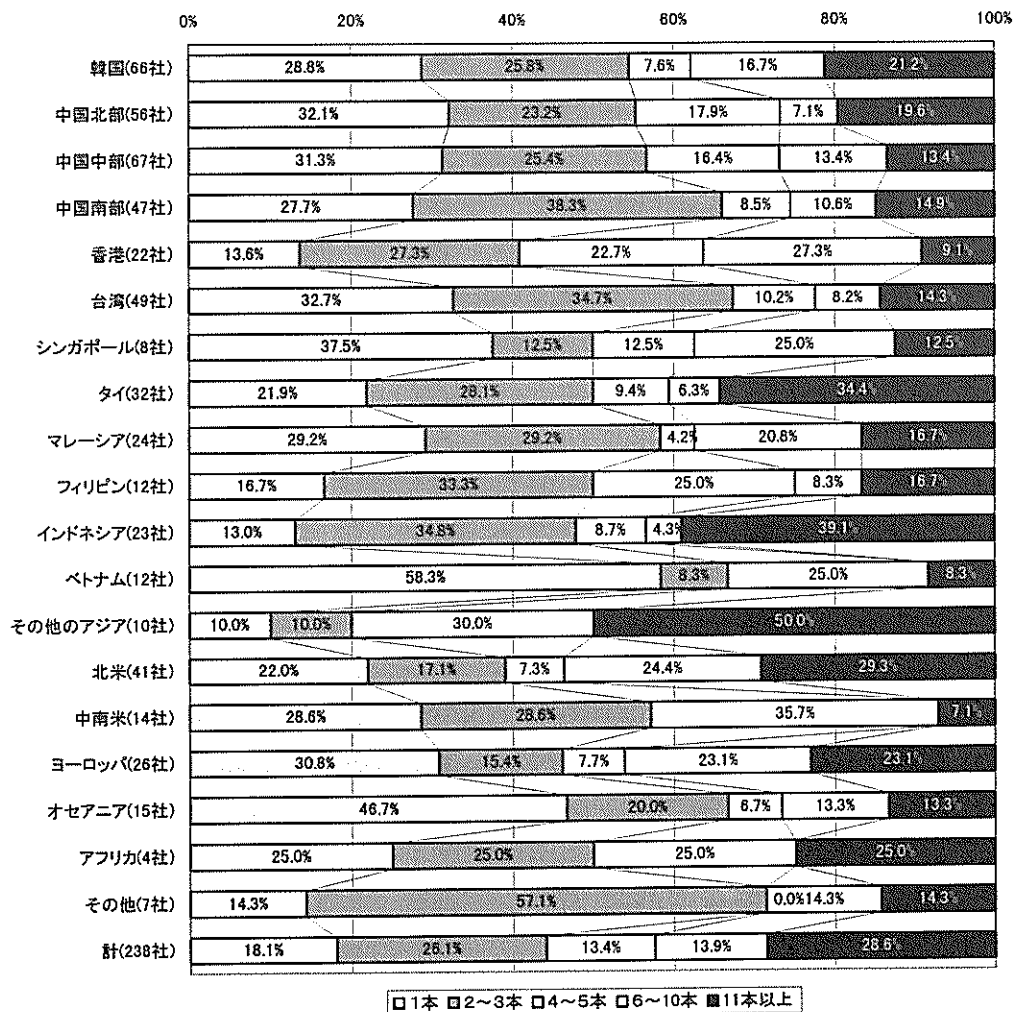
中国中部についても、1本もしくは2～3本が約6割を占め、ロットは小さい。

図5-3-5 コンテナ貨物月間輸出本数の分布（相手地域別）



同様に、月間輸入本数の分布をみると、取扱貨物量の多い地域（北米、台湾、韓国、中国北部、中国中部、タイ等）のうち、北米を除いて、1本もしくは2～3本の占める割合が高い。台湾では1本もしくは2～3本の占める割合が全体の約7割近くを占めている他、韓国、中国北部、中国中部、タイでは5割程度を占めている。

図5-3-6 コンテナ貨物月間輸入本数の分布（相手地域別）



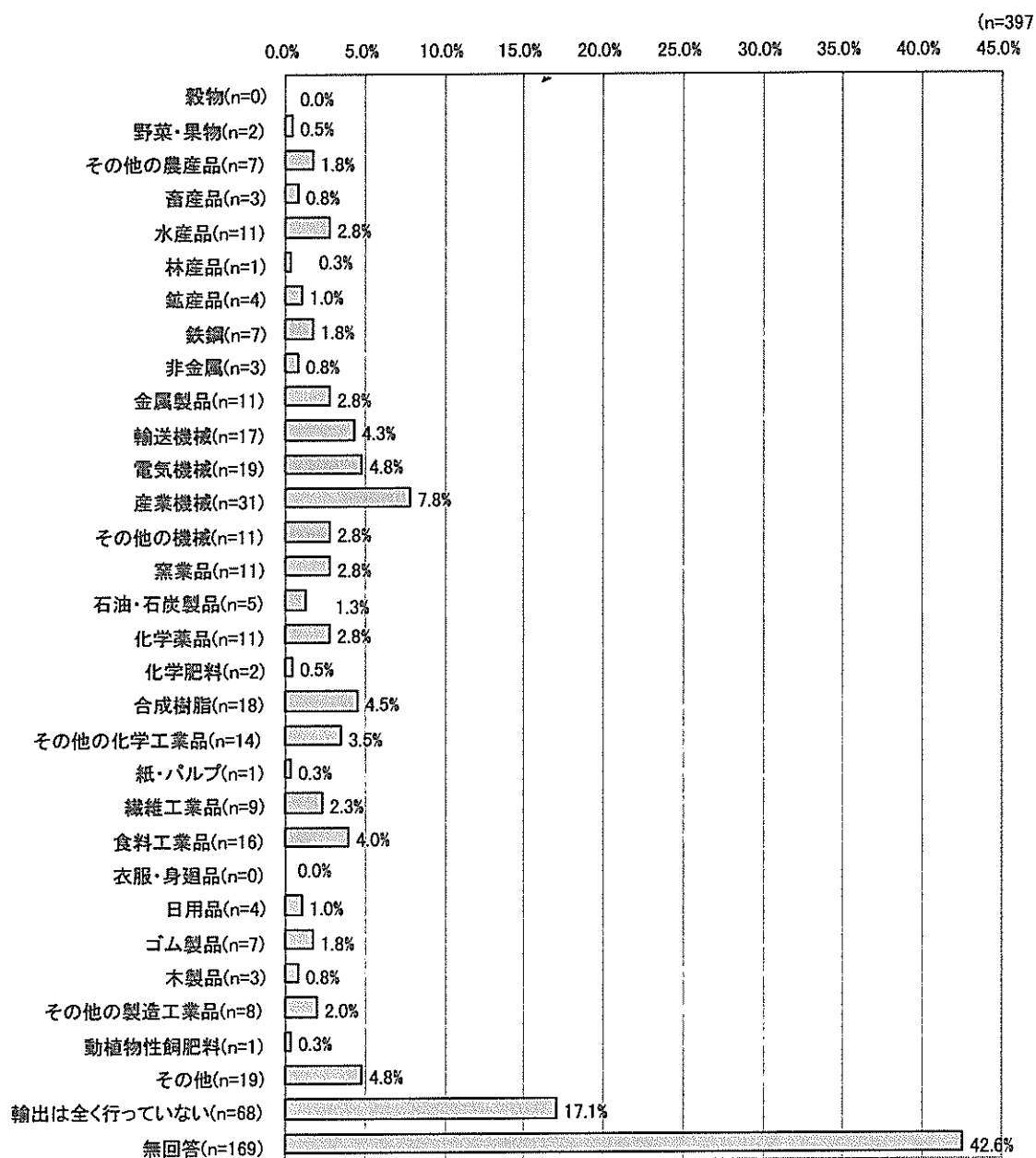
(4)輸出入品目

①輸出（問2）

1)輸出品目（問2－副問1・副問2）

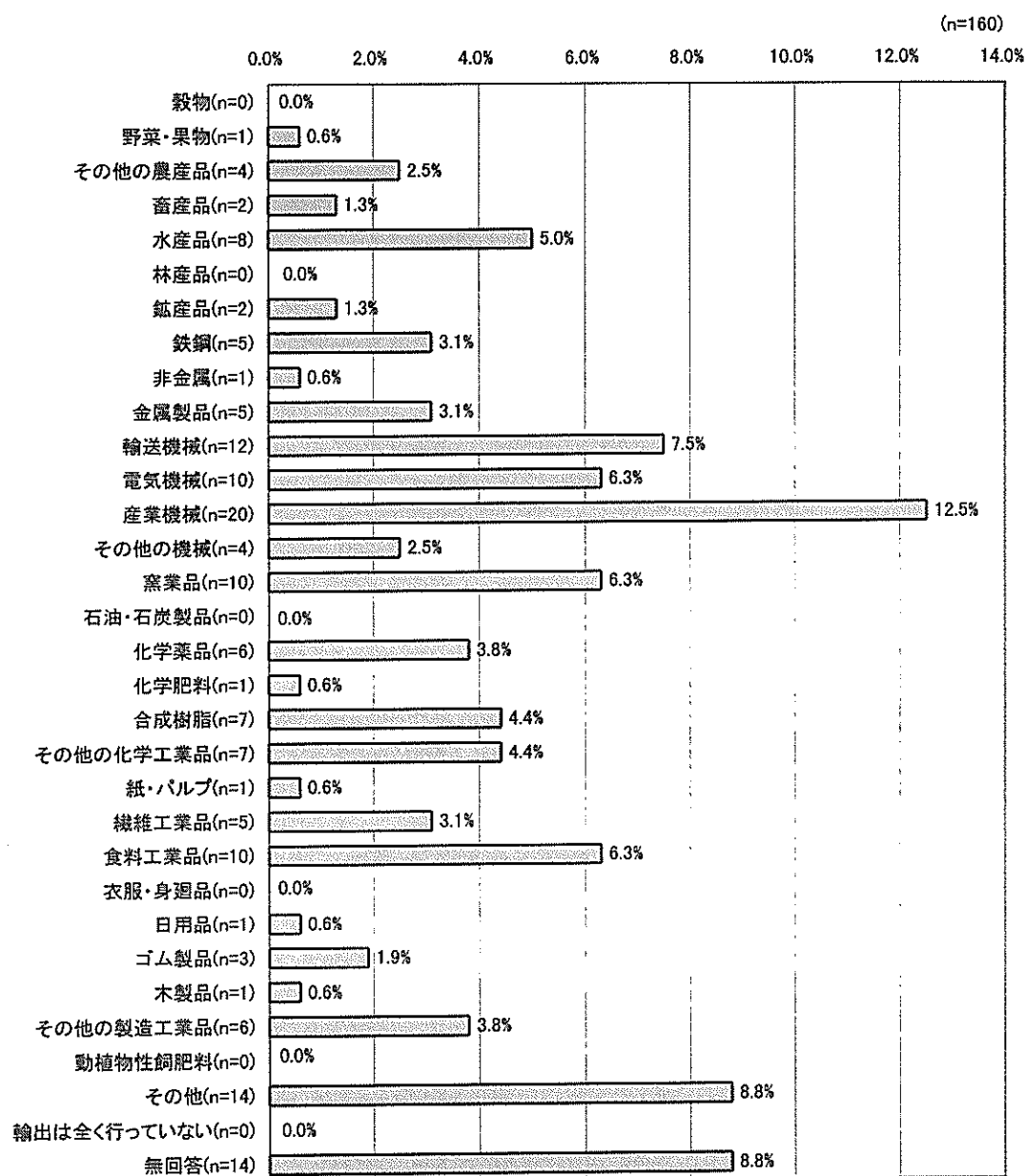
「産業機械」を7.8%の企業が取り扱う他、電気機械、輸送機械といった金属機械工業品や、合成樹脂などの化学工業品を取り扱う企業が多い。

図5-3-7 輸出品目（複数回答）



最多輸出品目については、産業機械（12.5％）、輸送機械（7.5％）、電気機械（6.3％）といった金属機械工業品の他、窯業品などの化学工業品などが多い。

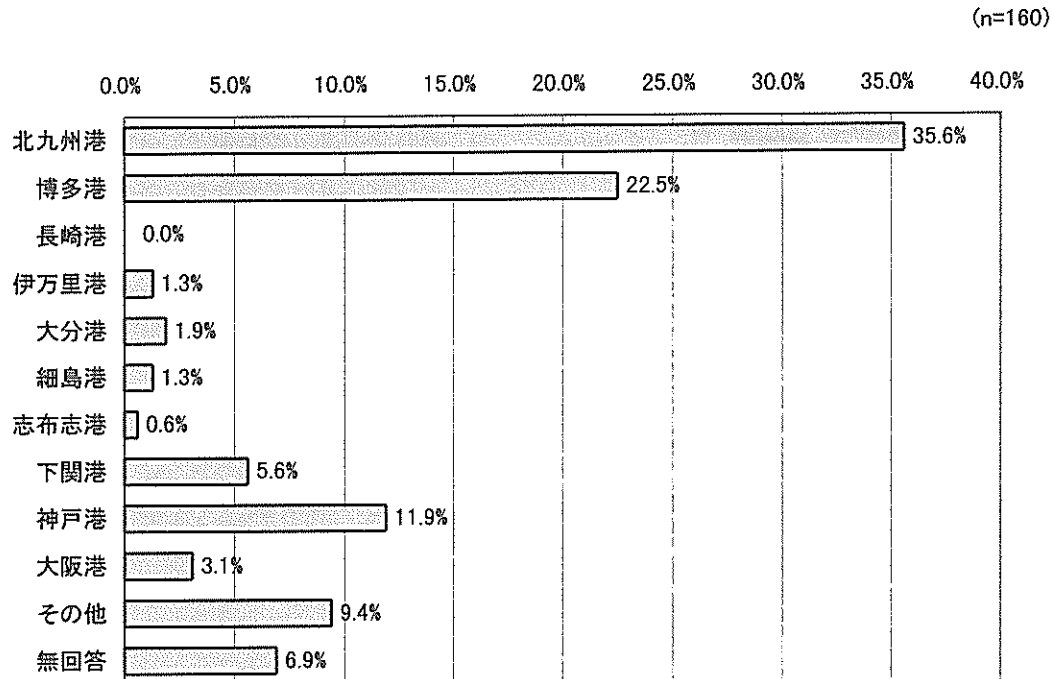
図5-3-8 最多輸出品目



2) 船積み港（問2－副問3）

北九州港が最も多く、全体の35.6%を占めている。次いで、博多港が全体の22.5%を占めている。

図5-3-9 船積み港



事業所所在地別にみると、福岡県に事業所がある企業は、北九州港を利用する割合が最も高く（45.6%）、次いで博多港が29.4%となっている。

また、佐賀県は、博多港を利用する割合が最も高く（36.4%）、次いで北九州港および神戸港がそれぞれ18.2%を占めている。また、大阪港（9.1%）、伊万里港（9.1%、1社、取扱品目：金属機械工業品）も利用されている。

長崎県においては、北九州港（31.6%）、神戸港（21.1%）の他、博多港（10.5%）、伊万里港（5.3%）、大阪港（5.3%）等が利用されている。

熊本県では、博多港を利用する割合が最も高く（46.2%）、次いで北九州港（30.8%）となっている。

大分県では、北九州港を利用する割合が最も高く（46.7%）、大分港（3社、取扱品目：金属機械工業品、軽・雑工業品、その他）および神戸港がそれぞれ20.0%を占めている。

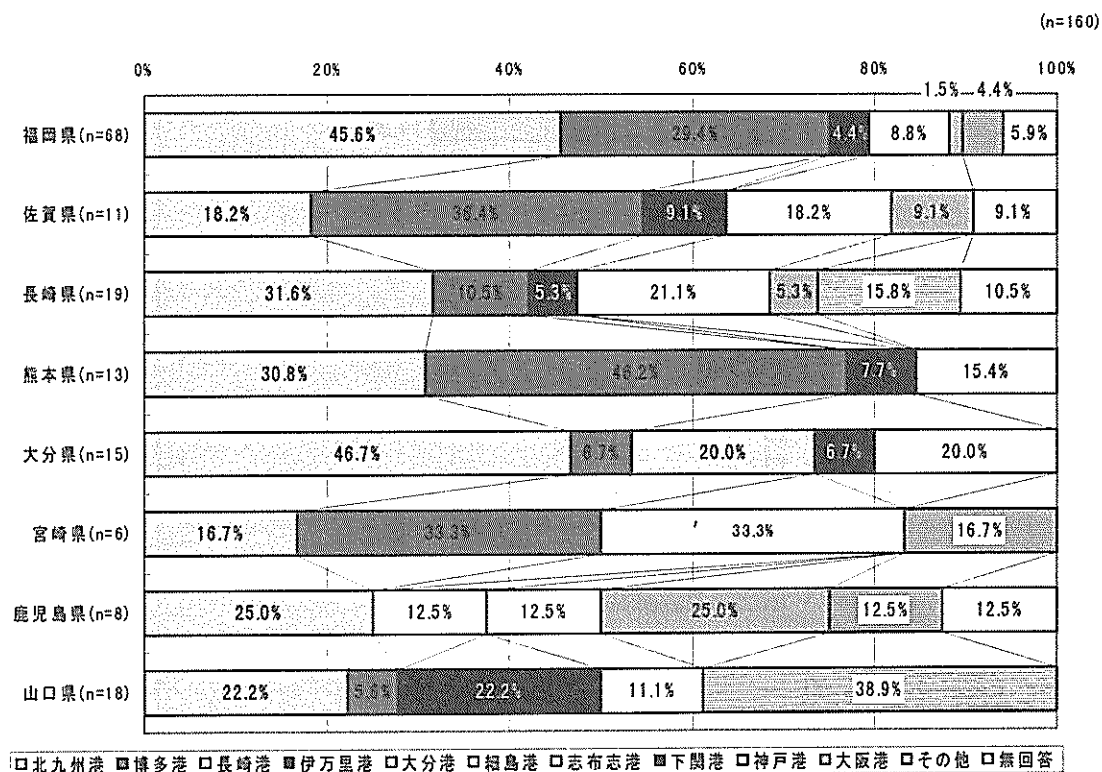
宮崎県においては、6社中2社ずつが博多港および細島港（2社、取扱品目：鉱産品、化学工業品）を利用しており、1社が北九州港を利用している。

鹿児島県では、8社中2社ずつが北九州港および大阪港を利用しており、1社ずつが志布志港（取扱品目：軽・雑工業品）および神戸港を利用している。

山口県では、北九州港および下関港がそれぞれ22.2%を占めている他、その他が38.9%を占めている。

このように、各県とも北九州港および博多港の利用が中心であるが、地元の地方港も一部の企業が利用している。また、長崎県、佐賀県では、阪神港の利用が比較的多い。

図5-3-10 船積み港（事業所所在地別）

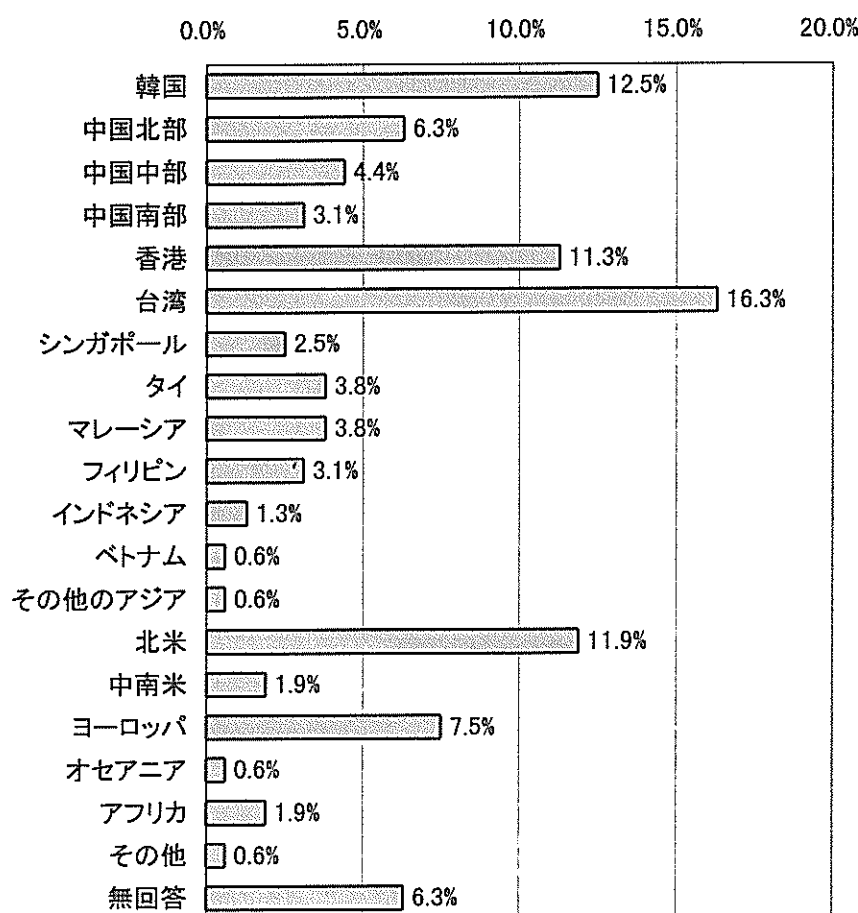


3)最終目的地（問2－副問4）

台湾が最も多く、全体の16.3%を占めている。次いで、韓国、北米、香港が多く、11～12%となっている。

図5-3-11 最終目的地

(n=160)

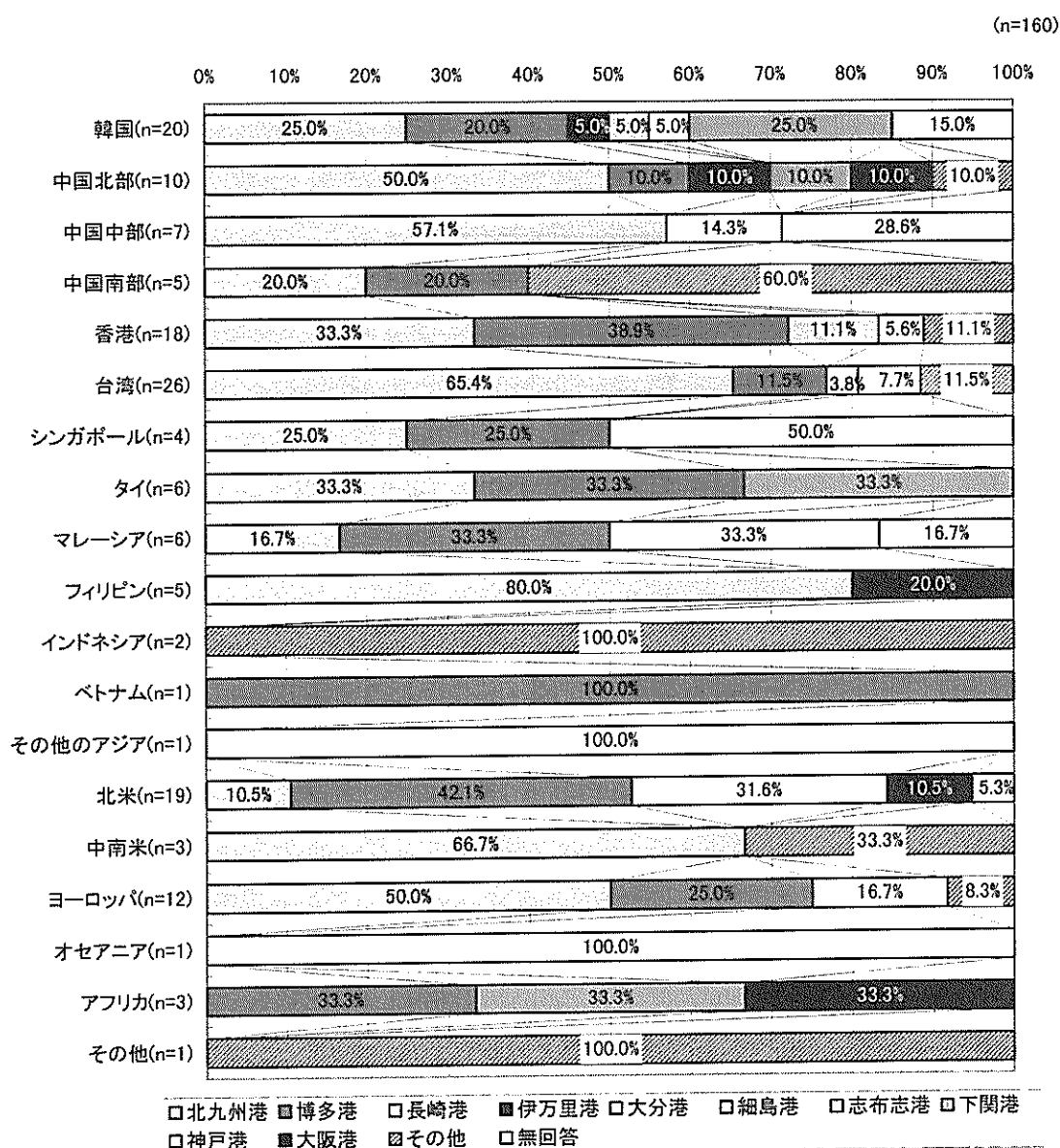


最終目的地別に船積み港をみると、台湾（65.4％）、中国中部（57.1％）、中国北部（50.0％）等アジア方面を目的地とする場合、北九州港を利用する割合が高い。

香港については、博多港を利用する割合（38.9％）が、北九州港を利用する割合（33.3％）をやや上回る。

一方、北米については、博多港を利用する割合が高く、42.1％を占める一方、北九州港は10.5％が利用するのみとなっている。

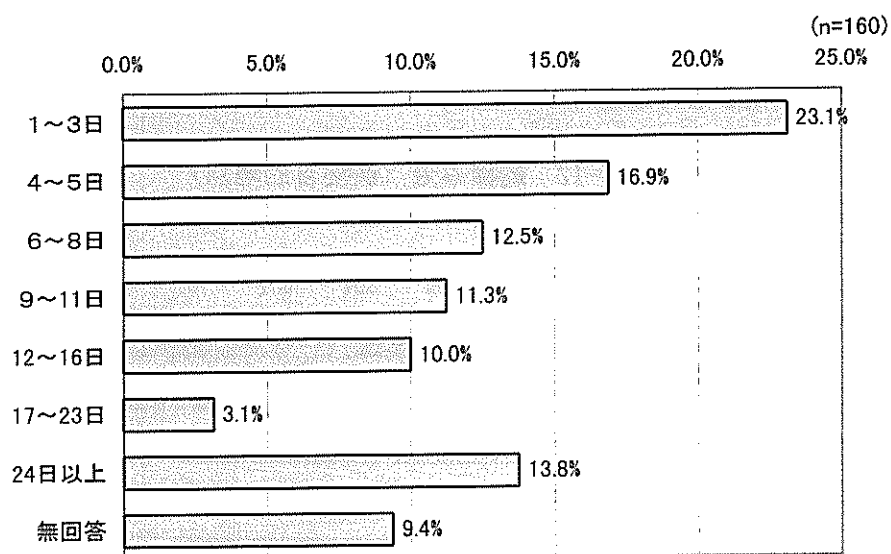
図5-3-12 船積み港（最終目的地別）



4) 所要日数（問 2－副問 5）

「1～3日」と短期間が多く、全体の 23.1 %を占めている。

図5-3-13 所要日数



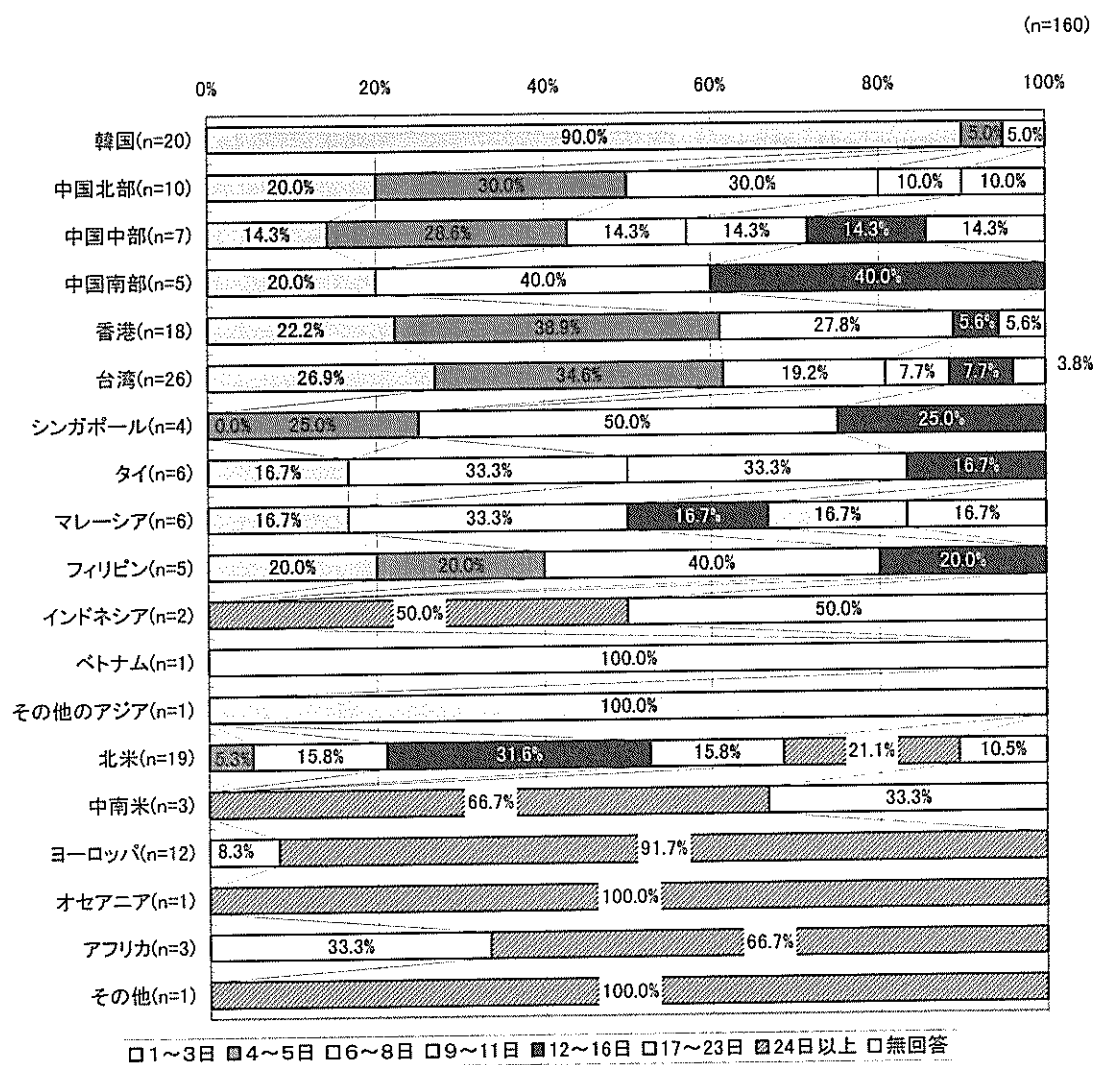
相手地域別にみると、韓国では9割が「1～3日」となっている。

また、香港（38.9％）、台湾（34.6％）、中国北部（30.0％）、中国中部（28.6％）では、4～5日の割合が高い。

さらに、中国南部では、6～8日の割合が40％を占めている。

北米については約3割が12～16日、また、2割は24日以上となっており、ヨーロッパでは約9割が24日以上となっている。

図5-3-14 所要日数（相手地域別）

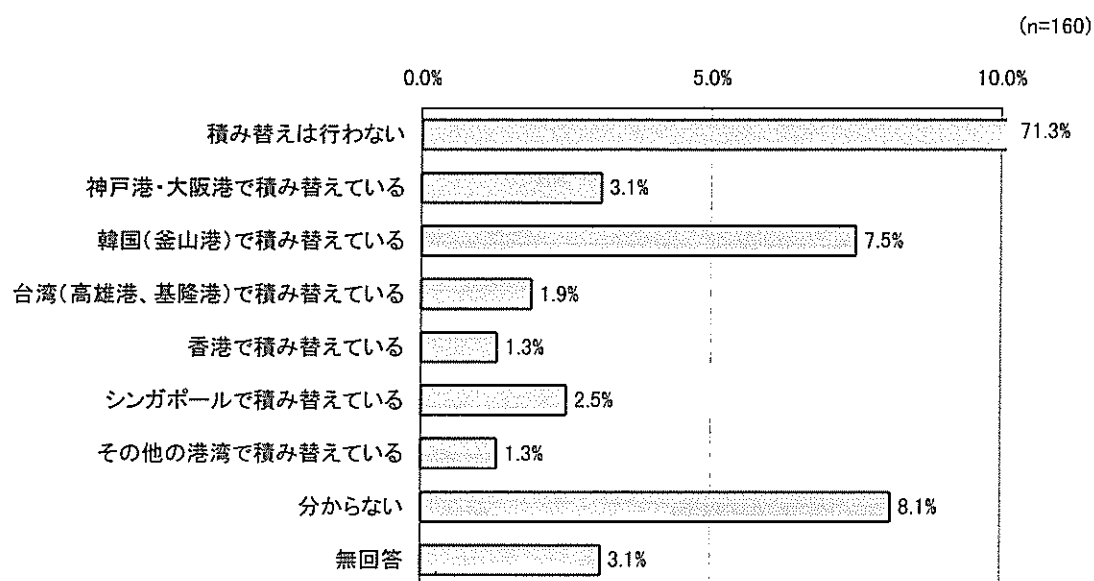


5) 船積み港以外での積み替え（問2－副問6）

船積み港以外の積み替えについてみると、約7割が積み替えを行っていない。

また、7.5 %は韓国（釜山港）で積み替えを行っている。また、神戸・大阪港で 3.1 %が、シンガポールで 2.5 %が積み替えを行っている。

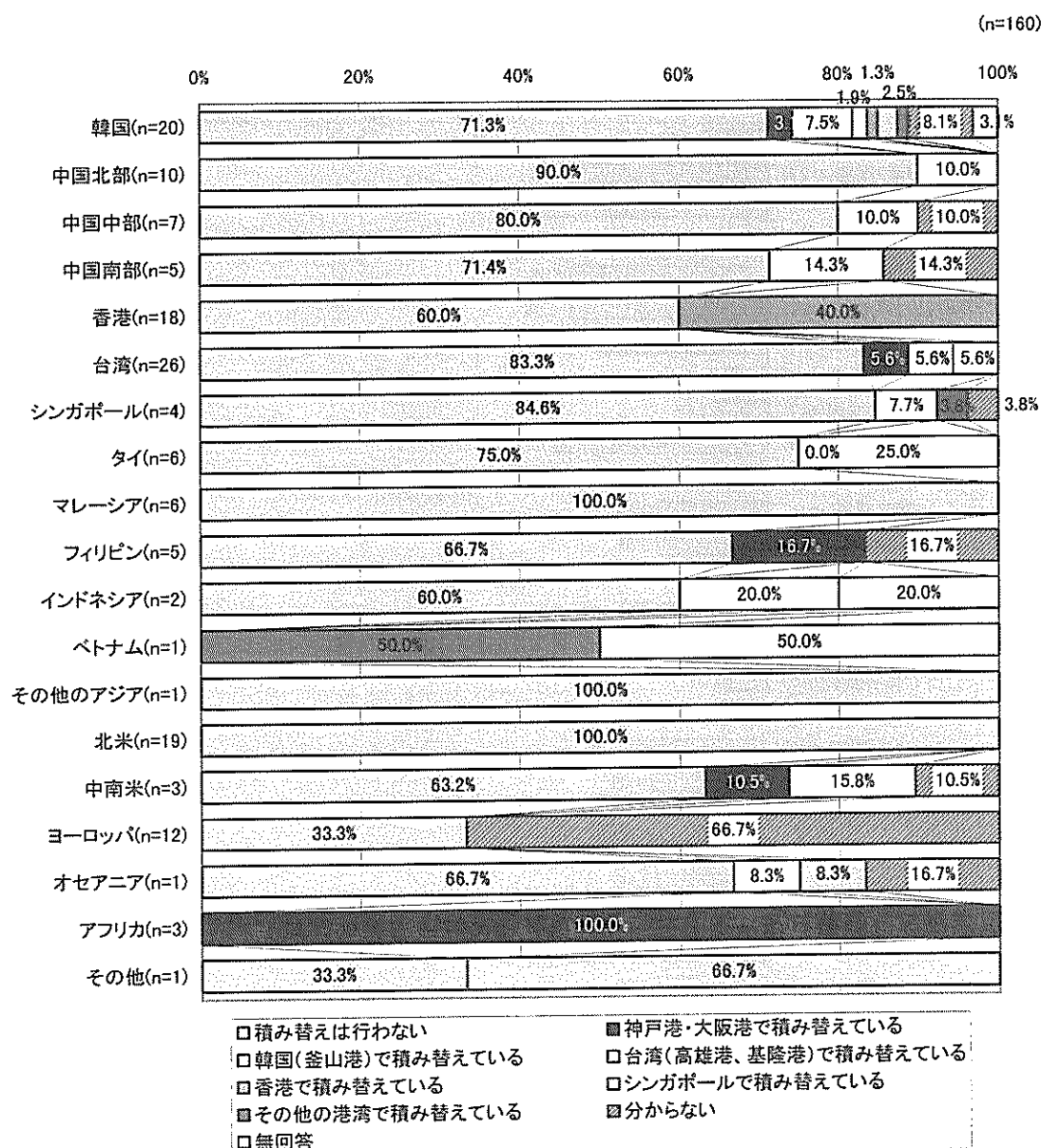
図5-3-15 船積み港以外での積み替え



相手地域別の船積み港以外での積み替えについてみると、最終目的地が香港であると回答した企業のうち、40.0 %が香港での積み替えを実施している。

また、ヨーロッパについては、全体の 66.7 %が船積み港以外での積み替えについて「わからない」と回答している。

図5-3-16 船積み港以外での積み替え（相手地域別）

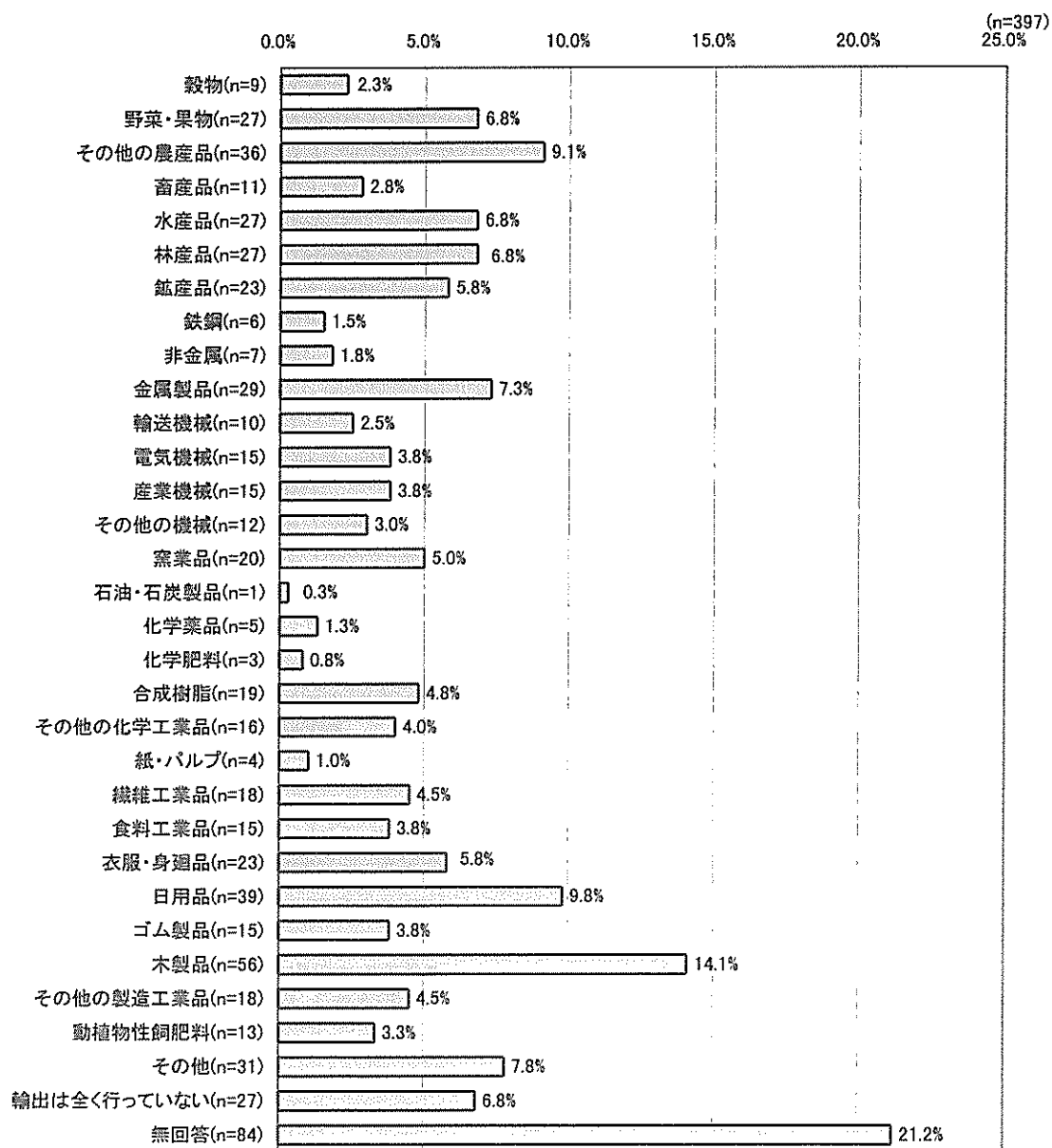


②輸入（問3）

1) 輸入品目（問3－副問1・副問2）

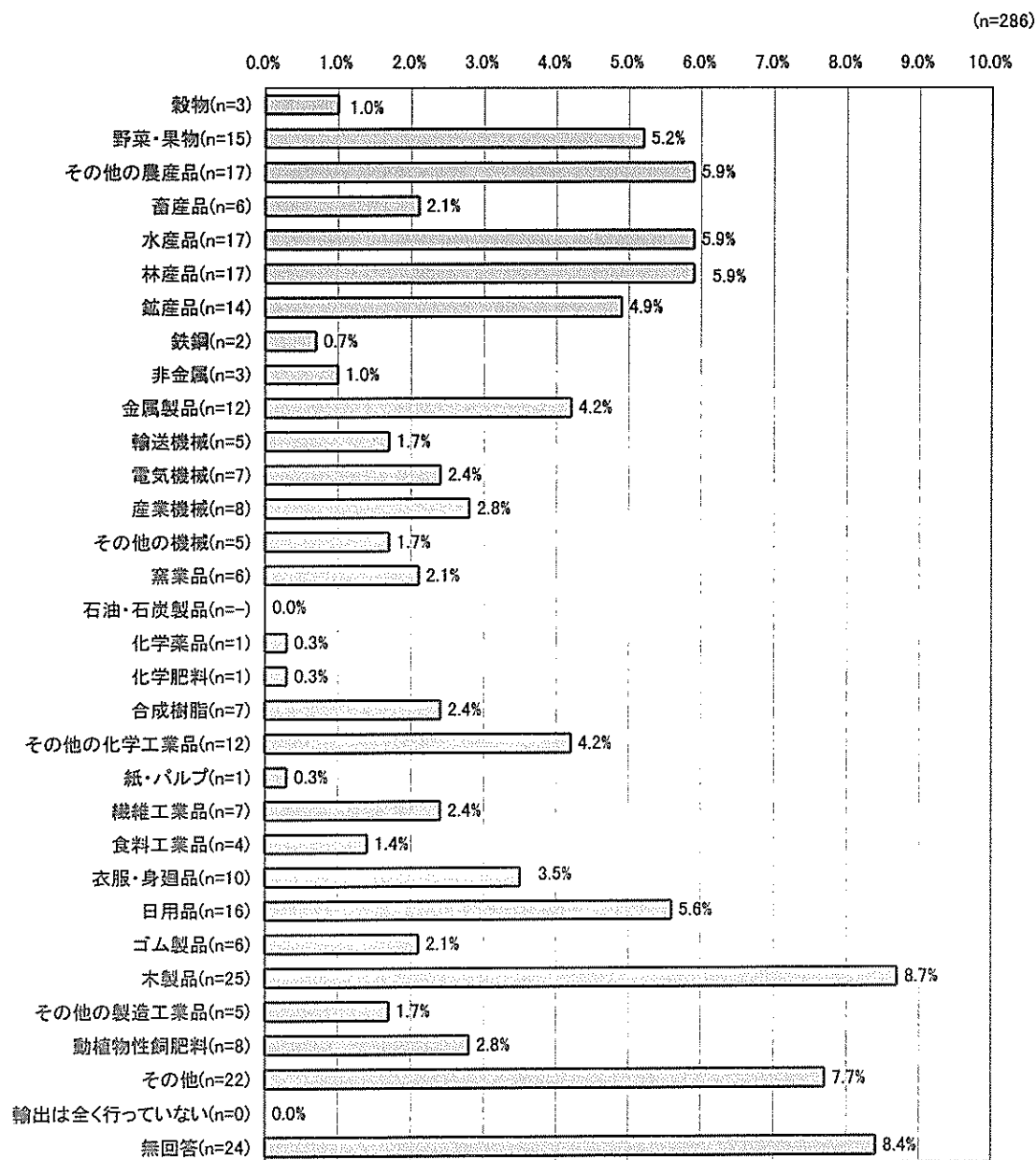
木製品の割合が最も高く、全体の14.1%が取扱いを行っている。この他、日用品、衣服・身廻品といった雑工業品や、野菜・果物、その他農産品などの農水産品を取り扱う企業が多い。

図5-3-17 輸入品目（複数回答）



最多輸入品目についても、木製品、日用品等の雑工業品を取り扱う企業や、野菜・果物、水産品などの農水産品を取り扱う企業が多い。

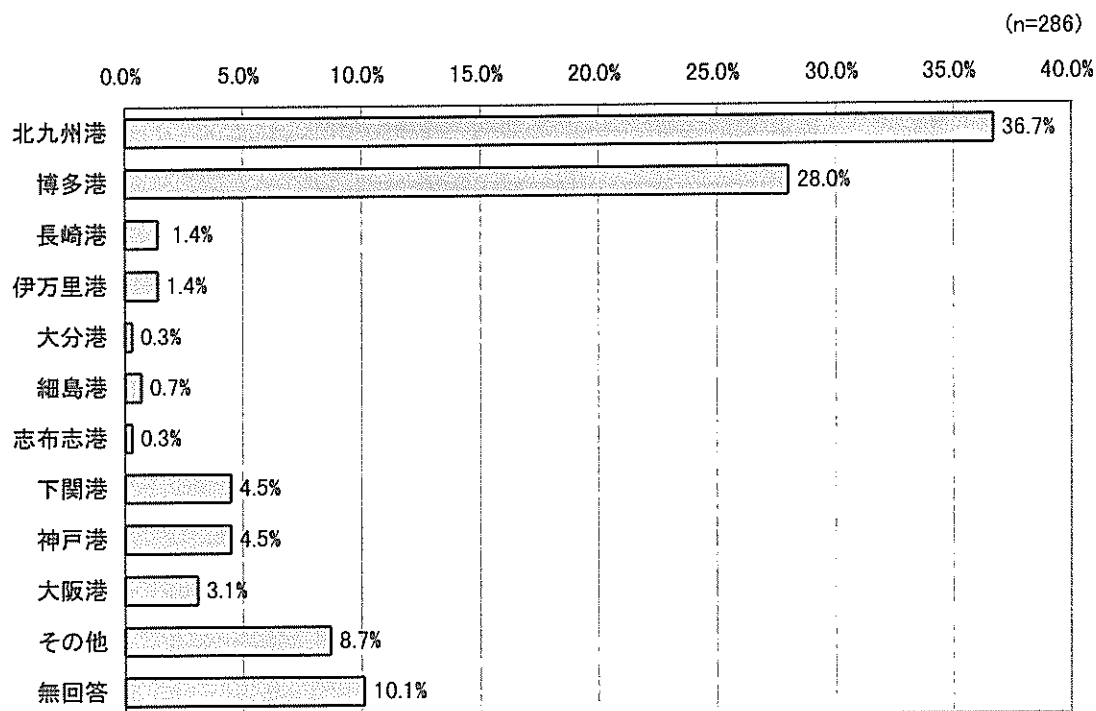
図5-3-18 最多輸入品目



2) 船卸し港（問3－副問3）

北九州港が最も多い（36.7％）。次いで博多港が約3割を占めている。長崎港および伊万里港はそれぞれ1.4％を占める。

図5-3-19 船卸し港



事業所所在地別にみると、福岡県では北九州港、博多港を利用する割合が高く、それぞれ43.2％、32.2％を占めている。

佐賀県では、北九州港（42.1％）、博多港（26.3％）となっている他、伊万里港が10.5％（2社、取扱品目：金属機械工業品、化学工業品）、長崎港が5.3％を占めている。

長崎県では、博多港（38.5％）と北九州港（30.8％）が併せて7割を占めるが、この他に7.7％が長崎港を利用している（3社、取扱品目：林産品、鉱産品、軽・雑工業品）。

大分県では、北九州港（42.4％）および博多港（18.2％）が併せて6割を占めるが、9.1％が下関港を利用している。また、3.0％が大分港を利用している（1社、取扱品目：金属機械工業品）。

宮崎県では、博多港（25.0％）、北九州港（18.8％）の他、細島港が12.5％（2社、取扱品目：農産品、軽・雑工業品）を占めている。

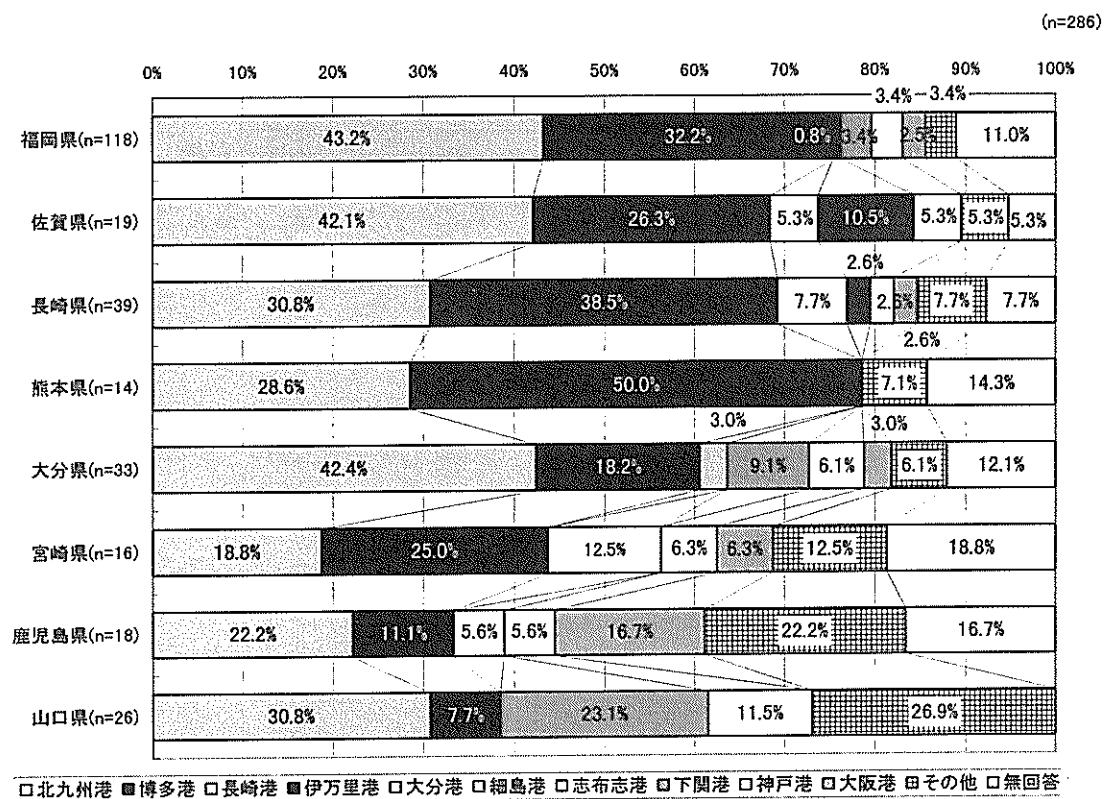
鹿児島県では、北九州港（22.2％）、大阪港（16.7％）を利用する割合が比較的高

い。また、5.6 %が志布志港を利用している（1社、取扱品目：その他）。

また、山口県では、北九州港および下関港の占める割合が高く、それぞれ30.8 %、23.1 %となっている。

輸出と同様に、北九州港、博多港の利用が中心であるが、地元の地方港の利用も一部みられる。

図5-3-20 船卸し港（事業所所在地別）

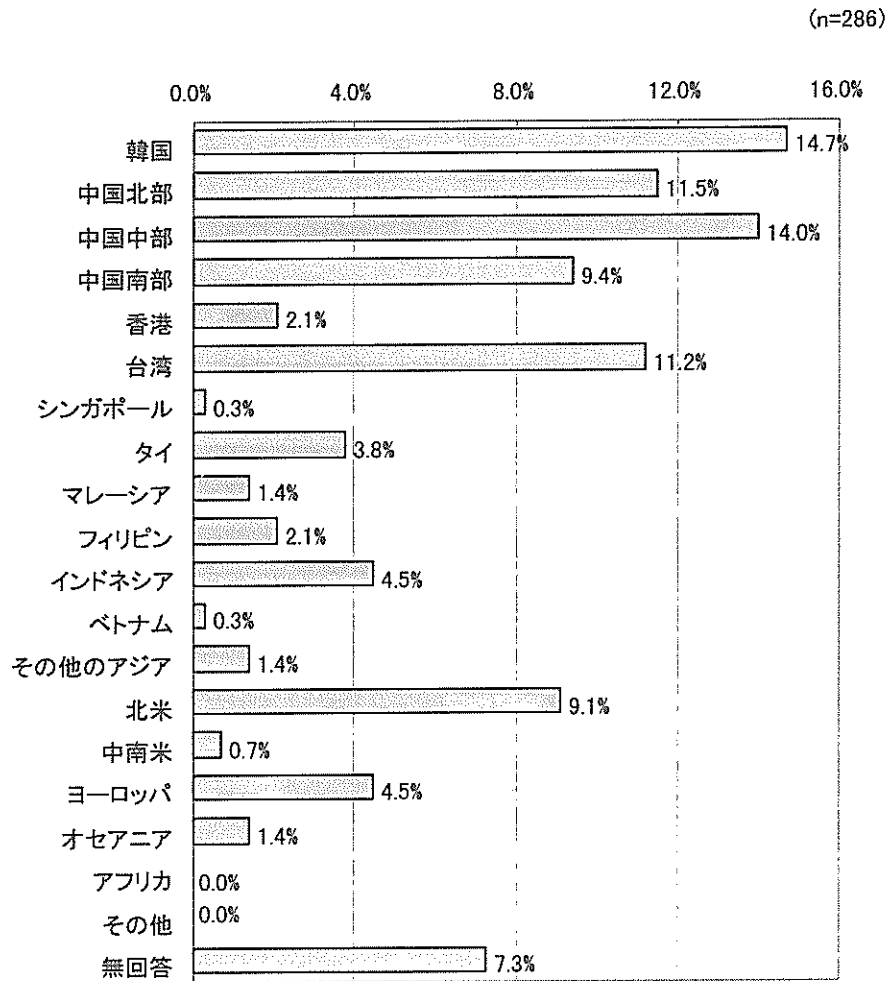


3) 出発地（問 3－副問 4）

韓国、中国中部がそれぞれ約 15 %を占めている。

また、中国北部、台湾がそれぞれ 1 割強を占める。

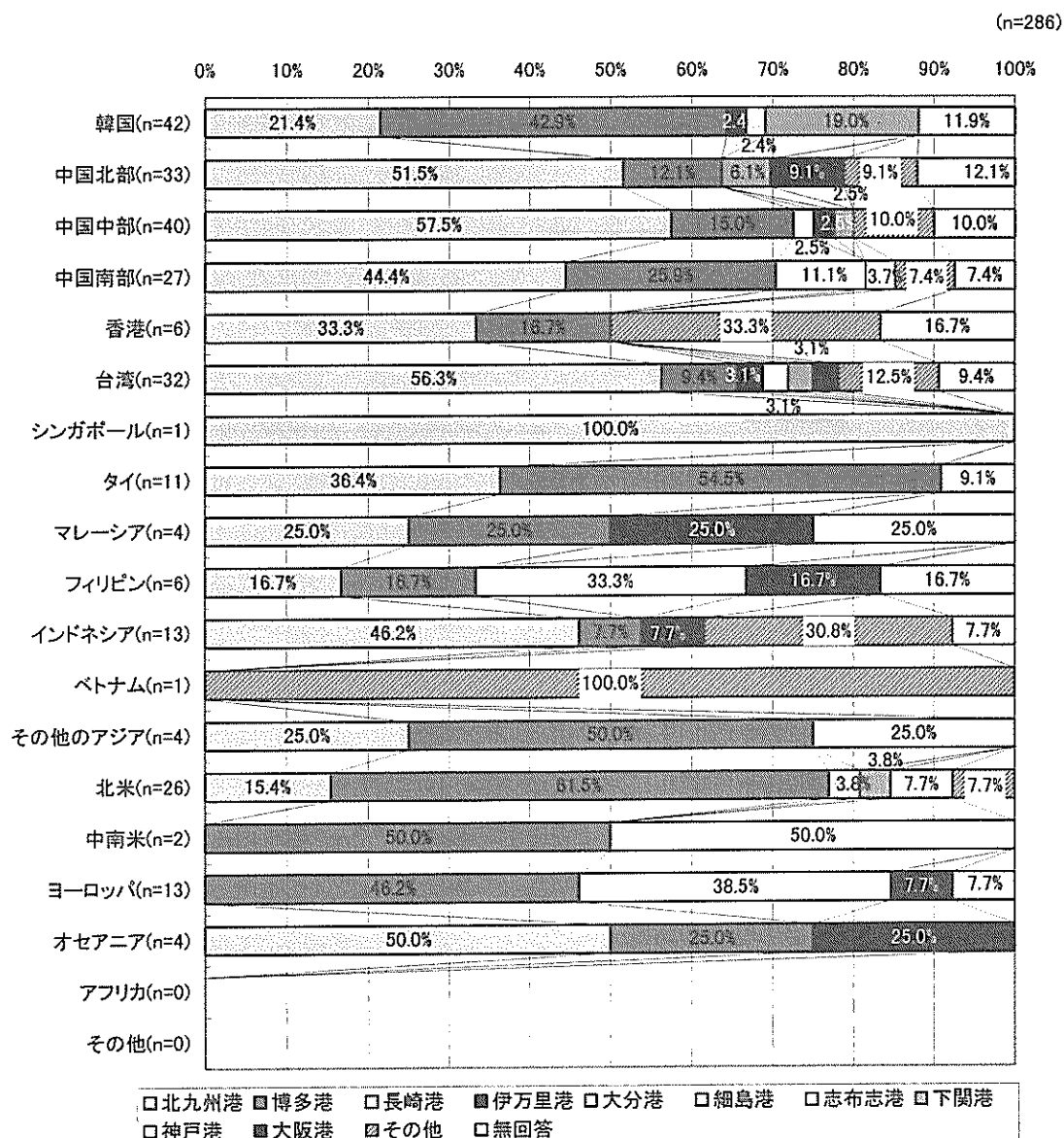
図 5-3-21 出発地



出発地別に船卸し港をみると、中国中部（57.5％）、台湾（56.3％）、中国北部（51.5％）、中国南部（44.4％）等のアジア方面では、北九州港を利用する割合が高い。

一方、韓国では、42.9％が博多港を利用している。また北米、ヨーロッパについても、博多港を利用する割合が高く、それぞれ61.5％、46.2％を占めている。

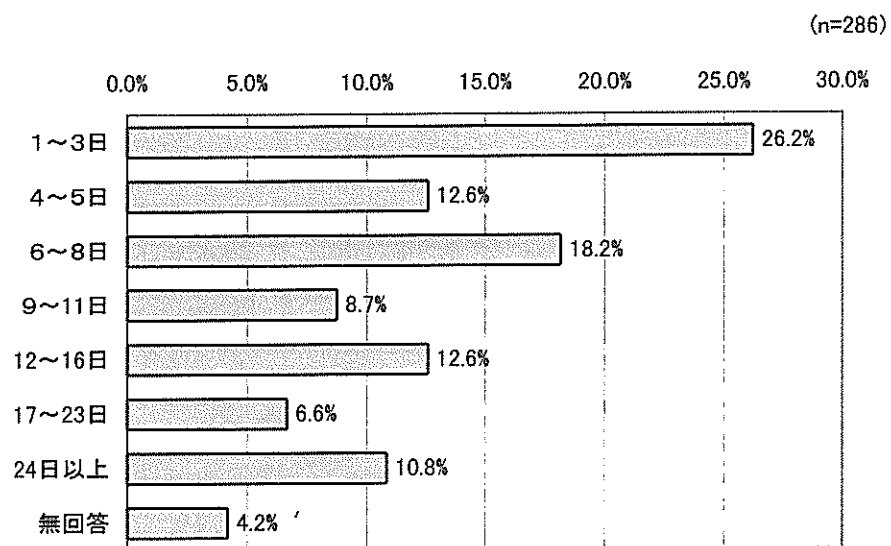
図5-3-22 船卸し港（出発地別）



4) 所要日数（問 3－副問 5）

「1～3日」が最も多く、26.2%を占める。また、「24日以上」は1割程度となっている。

図5-3-23 所要日数



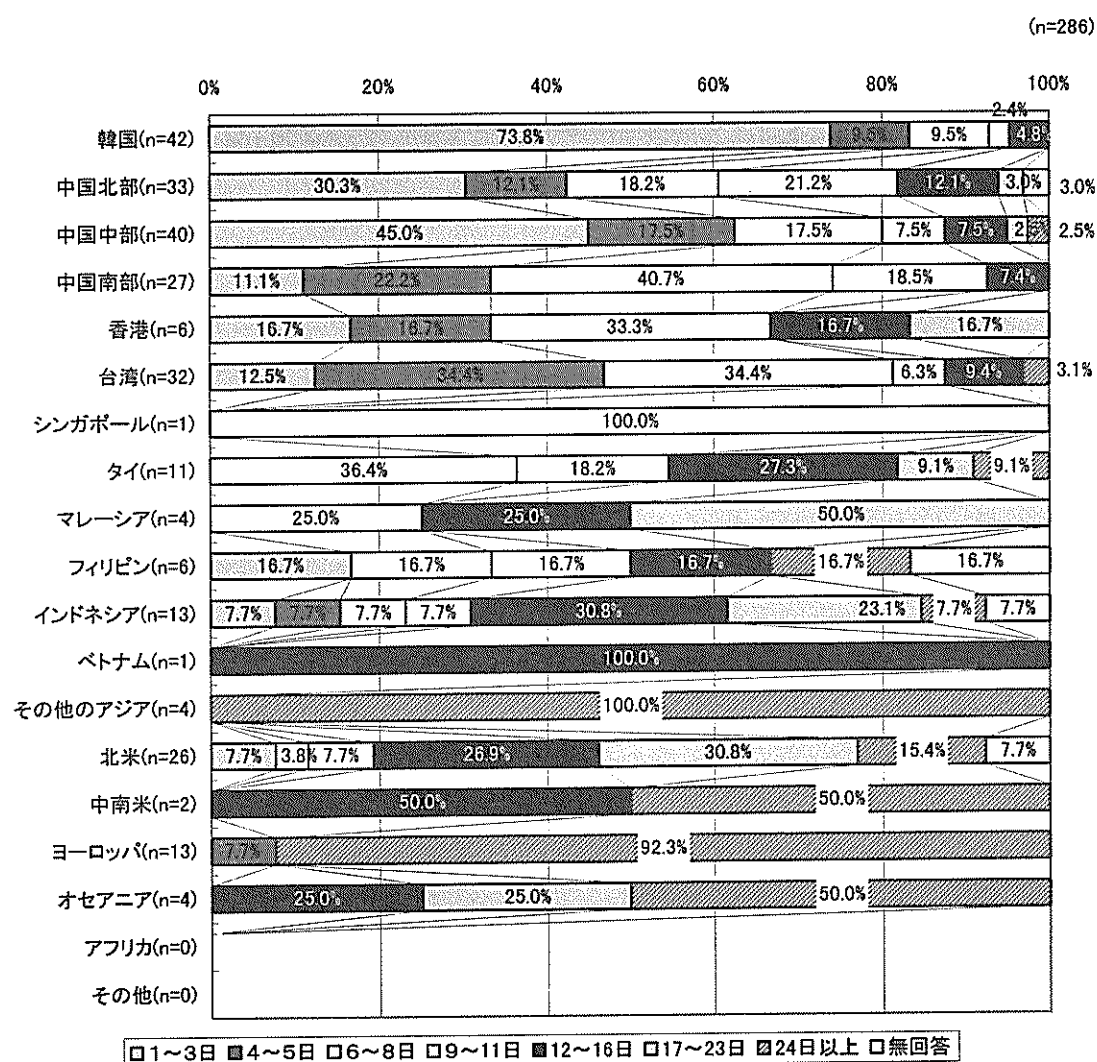
相手地域別に所要日数をみると、韓国、中国中部では「1～3日」が最も多く、それぞれ73.8%、45.0%を占める。

一方、台湾、中国南部、香港等では、「6～8日」の占める割合が最も高くなっており、33.3～40.7%となっている。

北米では、「12～16日」「17～23日」がそれぞれ26.9%、30.8%となっている。

ヨーロッパでは、92.3%が「24日以上」と回答している。

図5-3-24 所要日数（相手地域別）

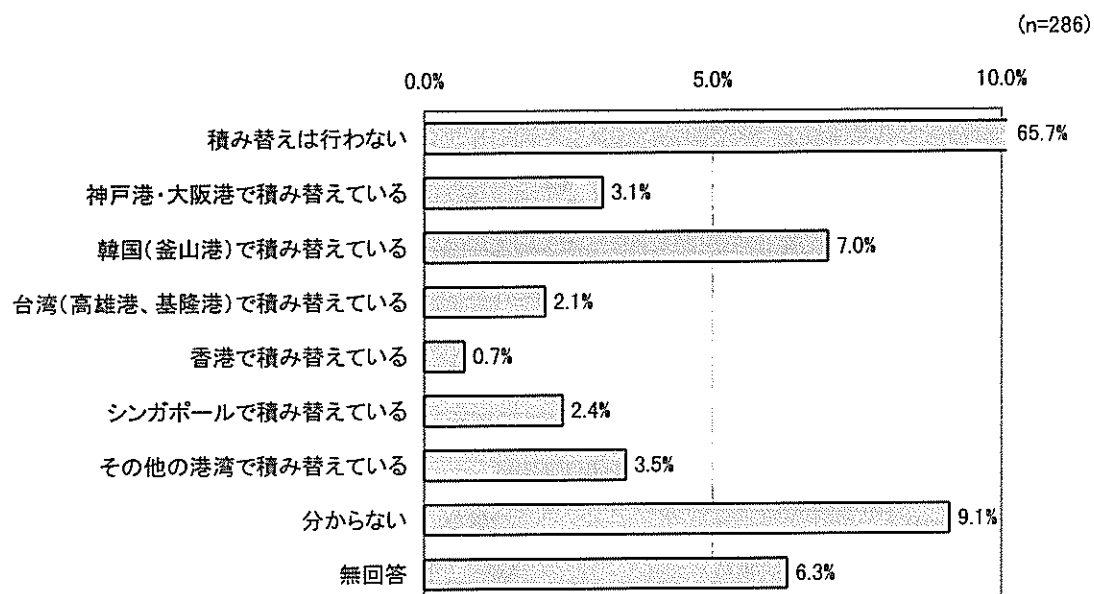


5) 船卸し港以外での積み替え（問3－副問6）

全体の65.7%が積み替えを行っていない。

積み替えについては、韓国（釜山港）が最も多く、7.0%を占めている。この他、神戸港・大阪港が3.1%、シンガポールが2.4%、台湾（高雄港）が2.1%となっている。

図5-3-25 船卸し港以外での積み替え（トランシップ）

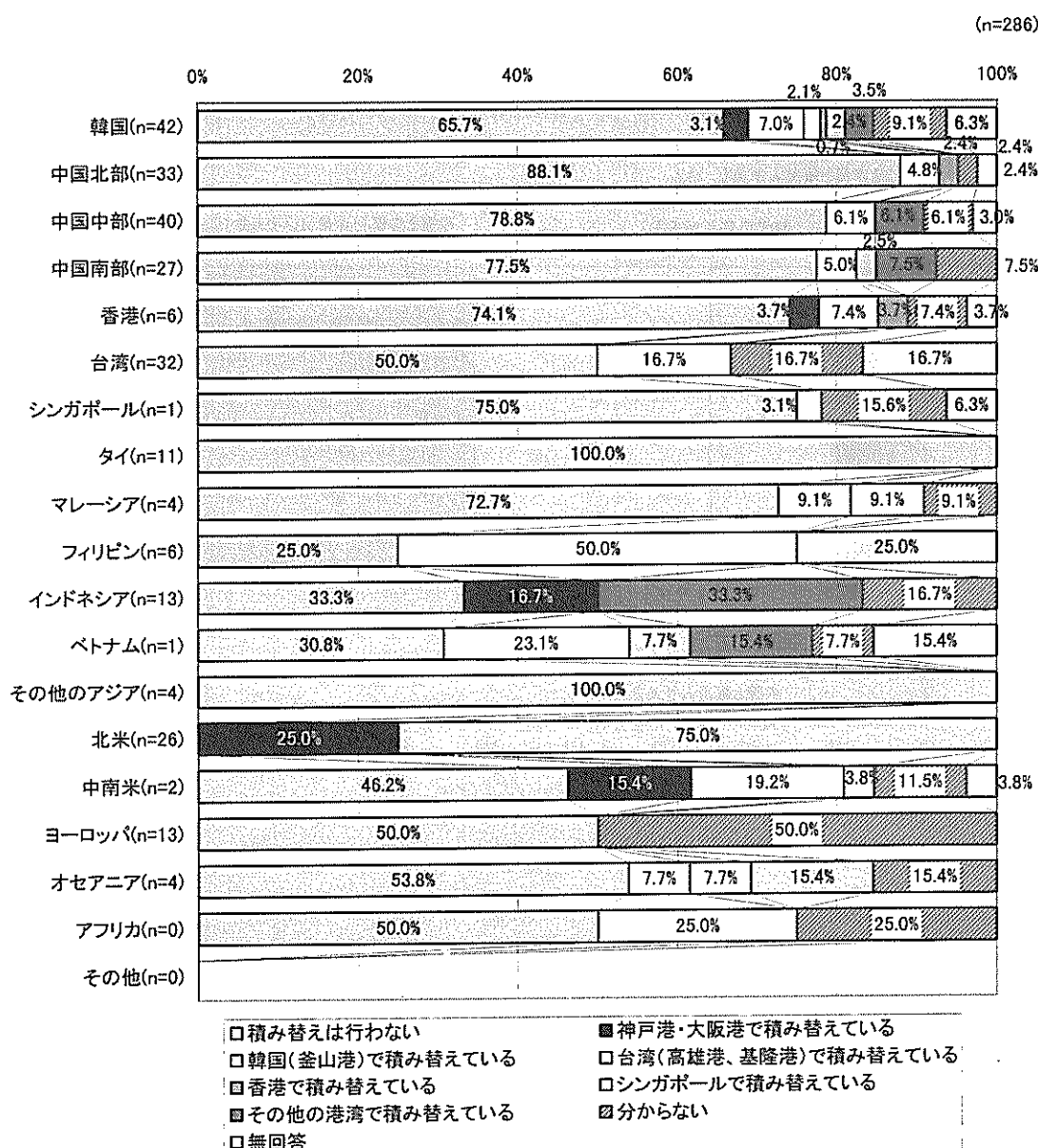


相手地域別に船卸し港以外での積み替えについてみると、台湾は「積み替えは行わない」と回答した割合が低く（50.0％）、一方で、「韓国（釜山港）で積み替えている」の割合が16.7％を占めている。

また、北米については、25.0％が「神戸港・大阪港で積み替えている」と回答している。

中国中部については、「積み替えは行わない」が8割近くを占めている。

図5-3-26 船卸し港以外での積み替え（相手地域別）



4. 長江経済圏を中心とした中国との輸出入の見通し

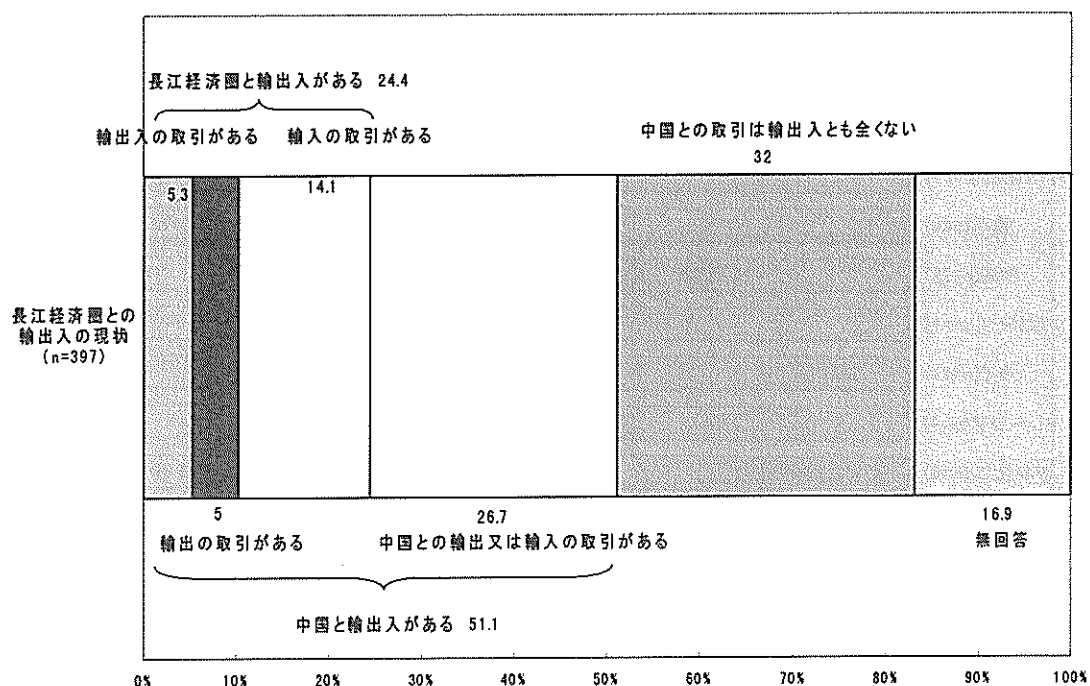
(1) 長江経済圏を中心とした中国との輸出入の現状（問9－副問1）

アンケート回答企業 397 社のうち 24.4 %にあたる 97 社が長江経済圏と輸出入を実施している。

このうち、輸出入とも実施している企業は 21 社 (5.3 %)、輸出のみ実施している企業は 20 社 (5.0 %)、輸入のみ実施している企業は 56 社 (14.1 %)となっており、長江経済圏取引の中心は輸入取引となっている。

また、長江経済圏以外の中国との輸出入を実施している企業 106 社 (26.7 %)を加えると、半数の企業が中国と輸出入を実施している。

図5-4-1 長江経済圏を中心とした中国との輸出入の現状

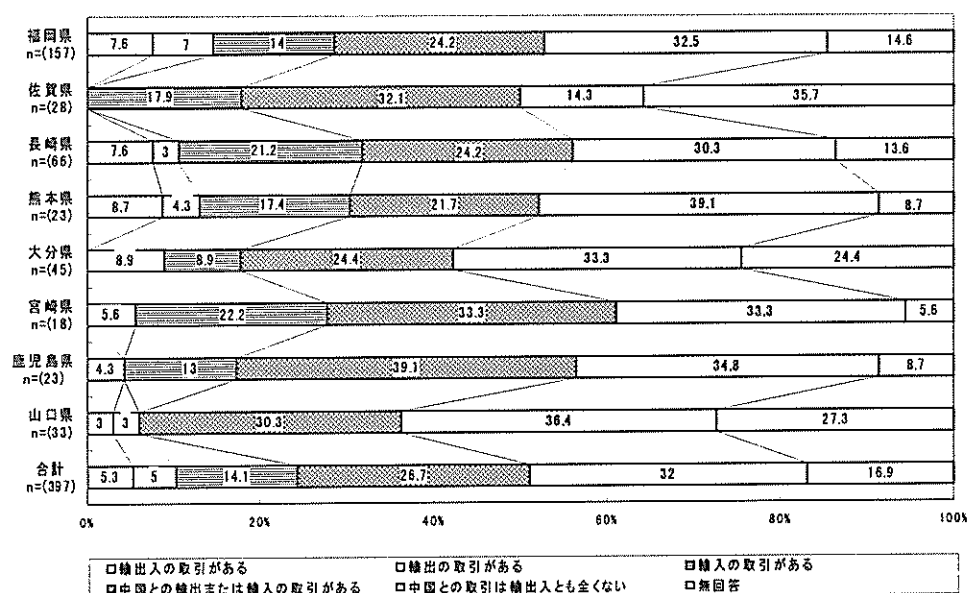


事業所所在地別にみると、長崎県、熊本県で3割を超える企業が、また福岡県、宮崎県においても3割近い企業が長江経済圏との輸出入を実施している。

宮崎県、長崎県においては長江経済圏から輸入のみを実施していると答えた企業が2割を超えている。

大分県、山口県を除く九州各県において、長江経済圏を含む中国と輸出入を行っている企業が過半を超えている。

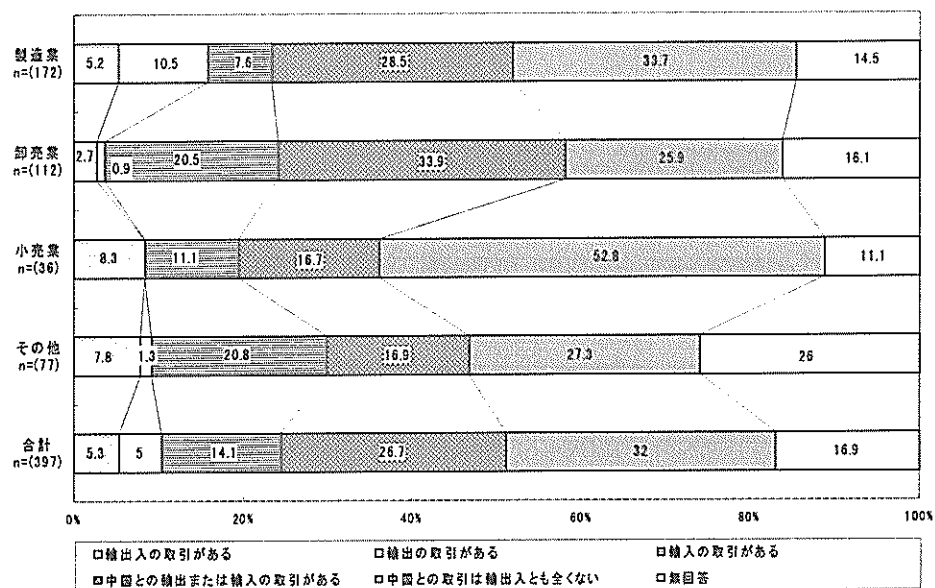
図5-4-2 長江経済圏を中心とした中国との輸出入の現状（事業所所在地別）



業種別でみると、製造業、卸売業で長江経済圏と輸出入を実施している企業が2割を超えている。製造業では輸出のみを行っている企業の比率が高く、卸売業では輸入のみを行っている企業の比率が高くなっている。

長江経済圏を含む中国との輸出入を実施する企業の比率は、製造業、卸売業では半数を超えているが、小売業においては36.1%と低くなっている。

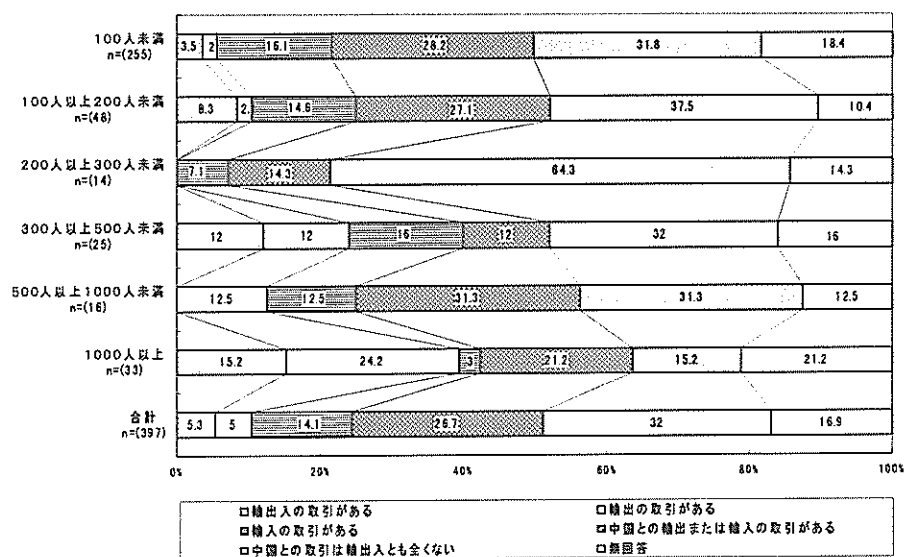
図5-4-3 長江経済圏を中心とした中国との輸出入の現状（業種別）



常雇従業員規模別では、1,000 人以上の企業において長江経済圏との輸出入を実施している比率が 42.4 % と高く、そのうち輸出のみ行っている企業の比率が高くなっている。また、長江経済圏を含む中国と輸出入を行っている比率でも 63.6 % と高くなっている。

100 人未満の企業では、長江経済圏との輸出入取引のうち、輸入のみ行っている企業の比率が高くなっている。

図5-4-4 長江経済圏を中心とした中国との輸出入の現状（常雇従業員規模別）

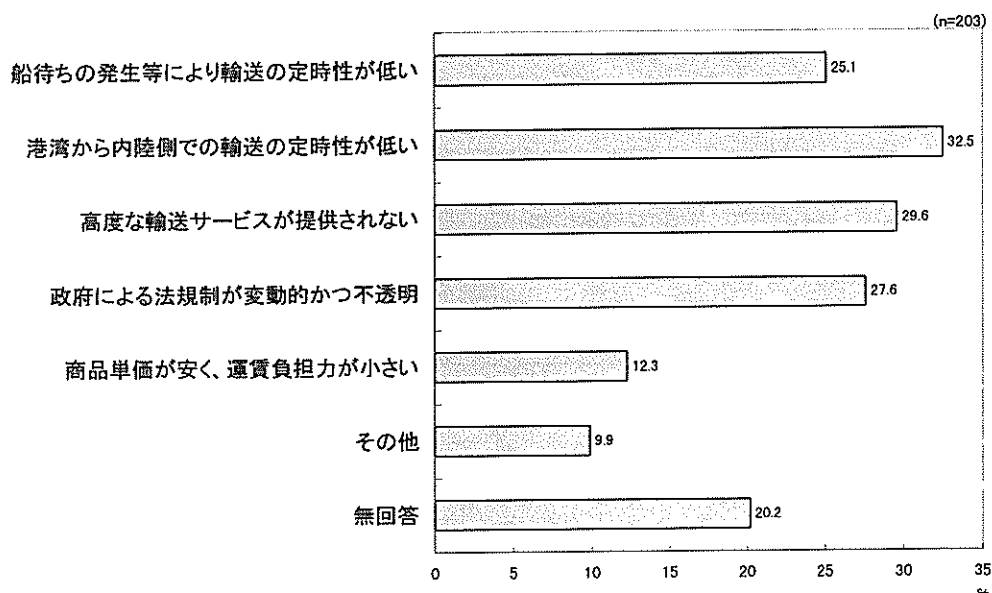


(2) 中国との輸出入貨物の取扱いにおける問題点（問9－副問2）

中国との輸出入貨物の取扱いにおける問題点としては、「内陸輸送網の整備が十分でなく、港湾から内陸側での輸送の定時性が低い」ことを問題とする企業が32.5%と最も高く、次いで「物流事業が十分に発達しておらず、高度な輸送サービスが提供されない」、「政府による法規制が変動的かつ不透明である」、「港湾整備が十分でなく、船待ちの発生等により輸送の定時性が低い」と答えた企業が多くなっている。

（注：本文中の下線部は、グラフ中における各選択肢の表記を示す。）

図5-4-5 中国との輸出入貨物の取扱いにおける問題点



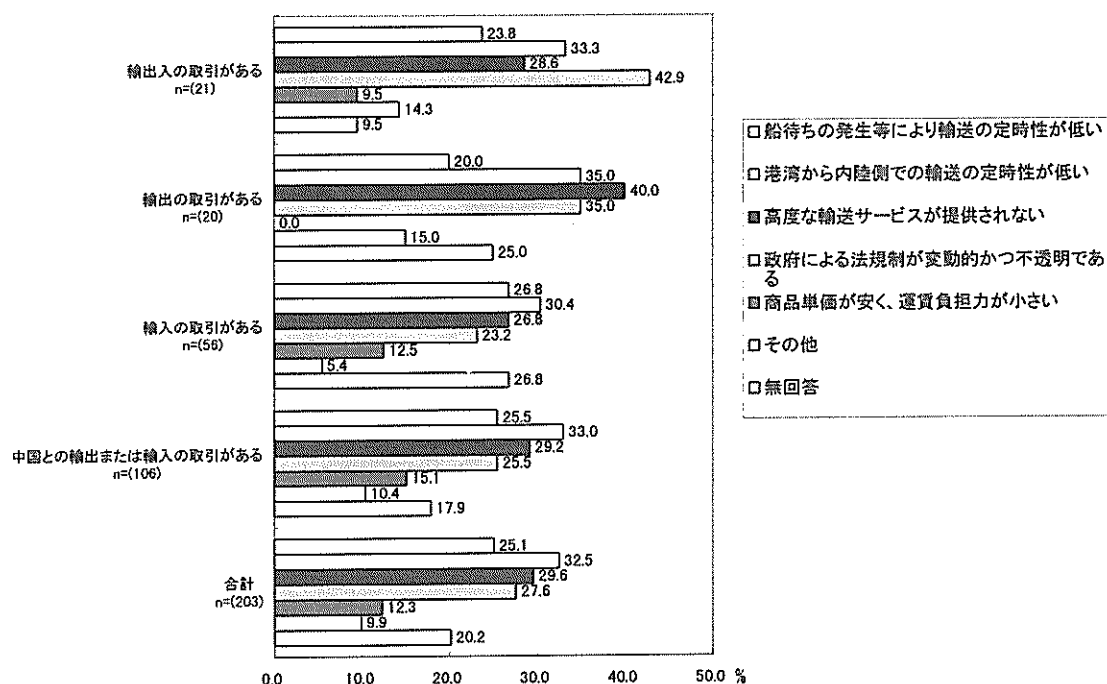
このうち、輸出のみ行っている企業では「物流事業が十分に発達しておらず、高度な輸送サービスが提供されない」と答えた比率が最も高くなっている。輸入のみ行っている企業では、「内陸輸送網の整備が十分でなく、港湾からの内陸側での輸送の定時性が低い」と答えた比率が最も高くなっている。輸出入ともに行っている企業では、「政府による法規制が変動的かつ不透明である」と答えた比率が最も高くなっている。

また、中国との輸出入貨物の取扱における問題点として最も回答の多かった「内陸輸送の整備が十分でなく、港湾から内陸側での輸送の定時性が低い」こと、次いで多い「物流事業が十分に発達しておらず、高度な輸送サービスが提供されない」ことについては、輸入の取引があると答えた企業よりも輸出の取引があると答えた企業において、その回答割合が高くなっている。

一方、「港湾整備が十分でなく、船待ちの発生等により輸送の定時性が低い」ことについては、輸出の取引があると答えた企業よりも輸入の取引があると答えた企業において、その回答割合が高くなっている。

(注：本文中の下線部は、グラフ中における各選択肢の表記を示す。)

図5-4-6 中国との輸出入貨物の取扱における問題点（輸出入の取引別）



(3) 長江経済圏の発展の見通し（問10）

長江経済圏の発展の見通しとしては、「分からない、なんともいえない」とする企業が 184 社（46.2 %）になるが、「今後は長江経済圏の発展はあまり望めない」と答えた企業は 3 社（0.8 %）にとどまるのに対し、今後発展が見込めると答えた企業は 129 社（32.6 %）となっている。

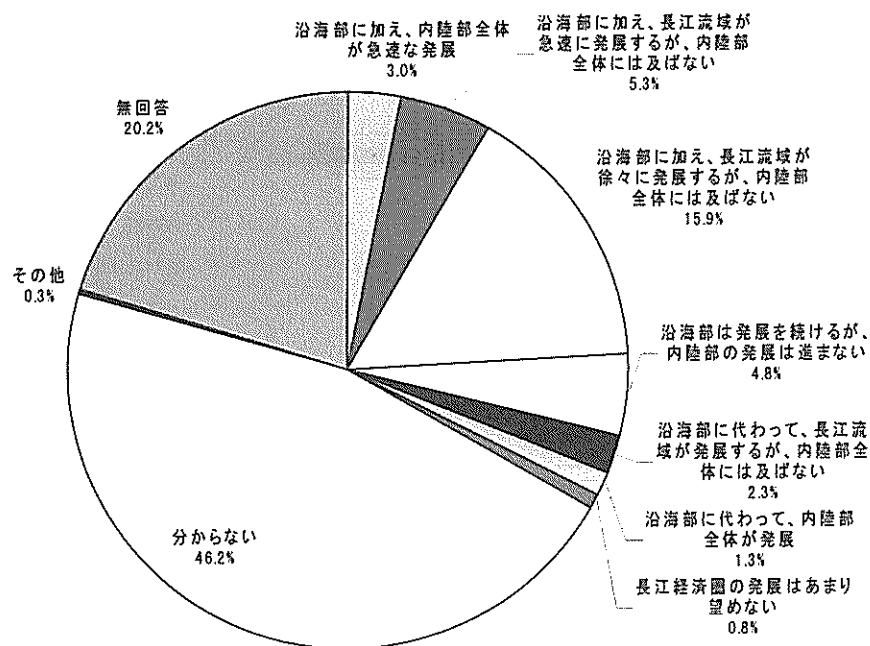
そのうち、「従来の沿海部に加え、長江流域が徐々に発展を遂げるが、内陸部全体に及ばない」と答えた企業は 63 社（15.9 %）となっており、今後発展が見込めると答えた企業の約半数を占めている。

長江経済圏のうち、内陸部全体にも発展が及ぶと見込む企業は 17 社（4.3 %）（「従来の沿海部に加え、内陸部全体が急速な発展を遂げる」と答えた企業 12 社（3.0 %）と、「従来の沿海部に代わって、今後は内陸部全体が発展を遂げる」と答えた企業 5 社（1.3 %）の合計）にとどまり、長江経済圏の今後の発展が見込まれると答えた企業の 1 割程度となっている。

なお、事業所所在地別、業種別、常雇従業員規模別での顕著な差異はない。

（注：本文中の下線部は、グラフ中における各選択肢の表記を示す。）

図5-4-7 長江経済圏の今後の発展の見通し（n=397）



(4) 長江経済圏との今後の輸出入貨物量の見通し (問11-副問1・副問2)

輸出で「増加する」と答えた企業は 39 社 (9.8 %) であるのに対し、輸入で「増加する」と答えた企業は 76 社 (19.1 %) となっており、輸出に比べ輸入の増加を見込んでいる企業が多くなっている。一方、「減少する」とする企業は、輸出で 0.5 %、輸入で 2.0 % とごくわずかにとどまっている。

増加率の見通しとしては、輸出、輸入とも 5 割程度と答えた企業が多くなっており、平均でみると輸出で 4.5 割、輸入で 5.1 割となっている。

図5-4-8 輸出貨物量の今後の見通し (n=397)

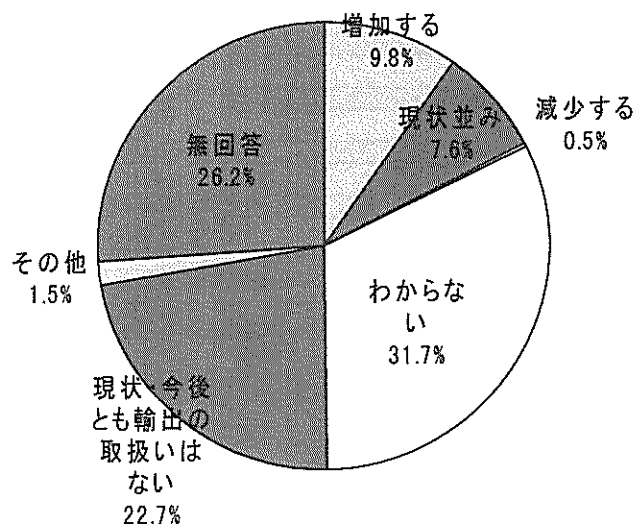
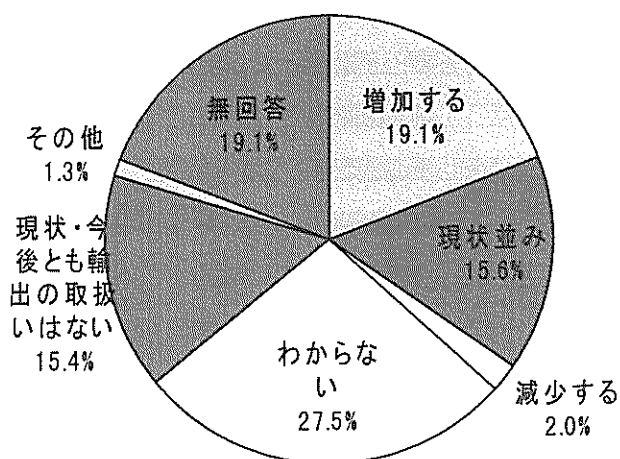


図5-4-9 輸入貨物量の今後の見通し (n=397)



事業所所在地別では、熊本県において輸出、輸入ともに増加すると答えた企業の比率が26.1%と高くなっている。

熊本県、福岡県、山口県において輸入が増加すると見込む企業が2割を超えている。

図5-4-10 輸出貨物量の今後の見通し(n=397) (事業所所在地別)

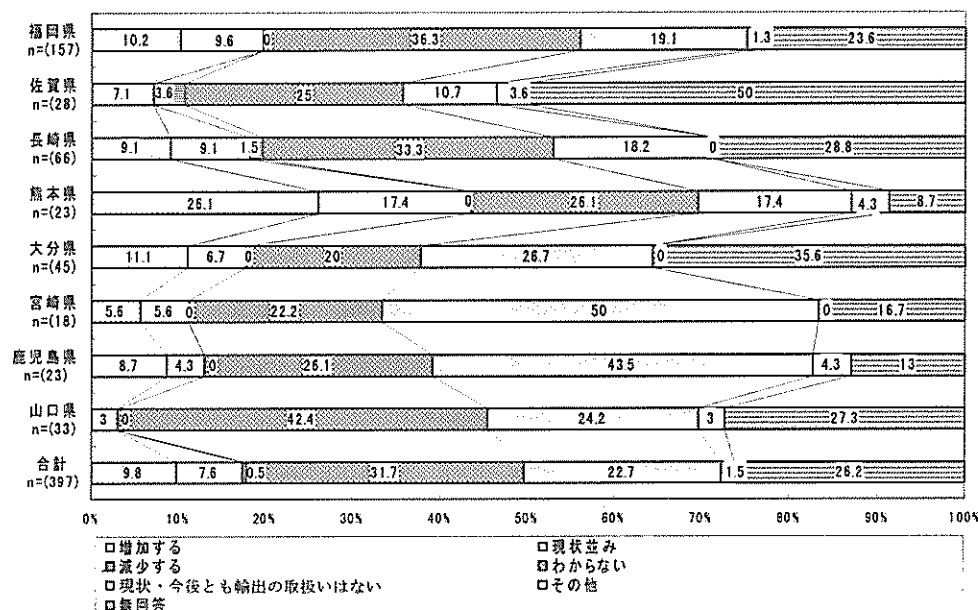
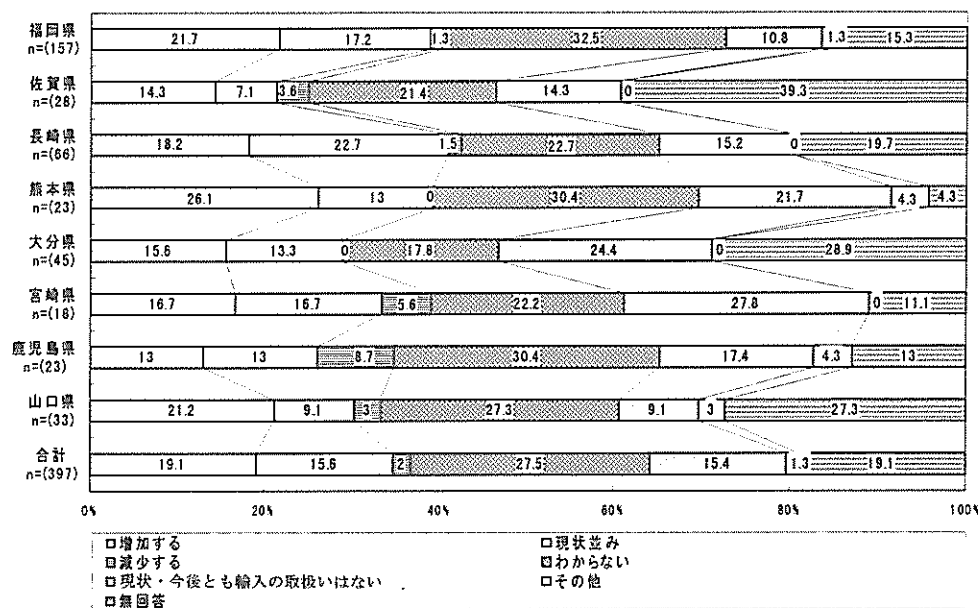


図5-4-11 輸入貨物量の今後の見通し(n=397) (事業所所在地別)



業種別では、輸出が増加すると答えた企業の比率が高くなっているのは、製造業(11%)である。

輸入では、増加すると答えた企業の比率が高くなっているのは、卸売業(22.3%)である。

図5-4-12 輸出貨物量の今後の見通し(n=397) (業種別)

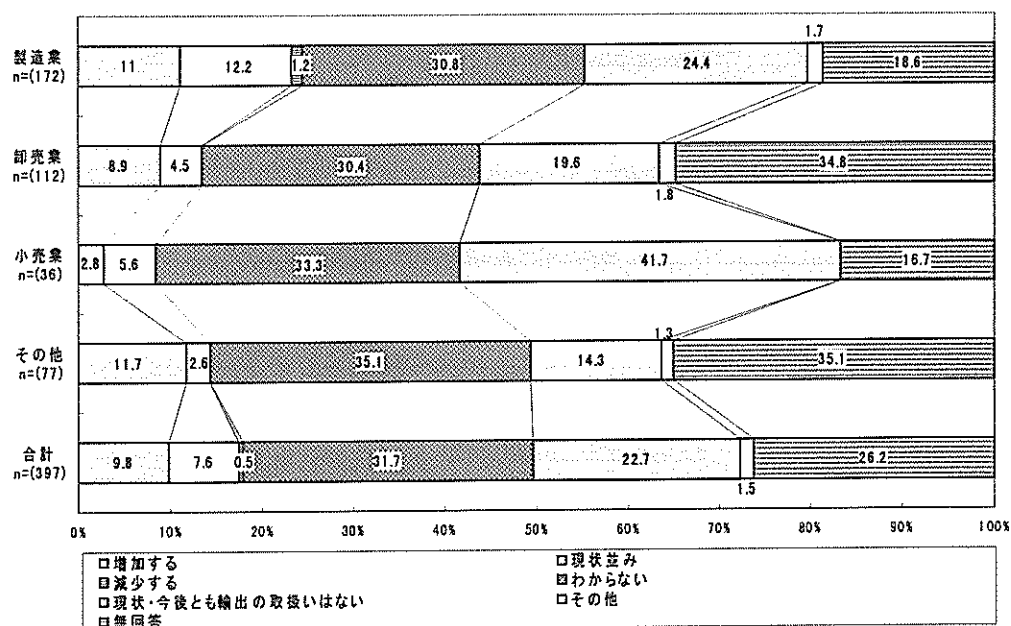
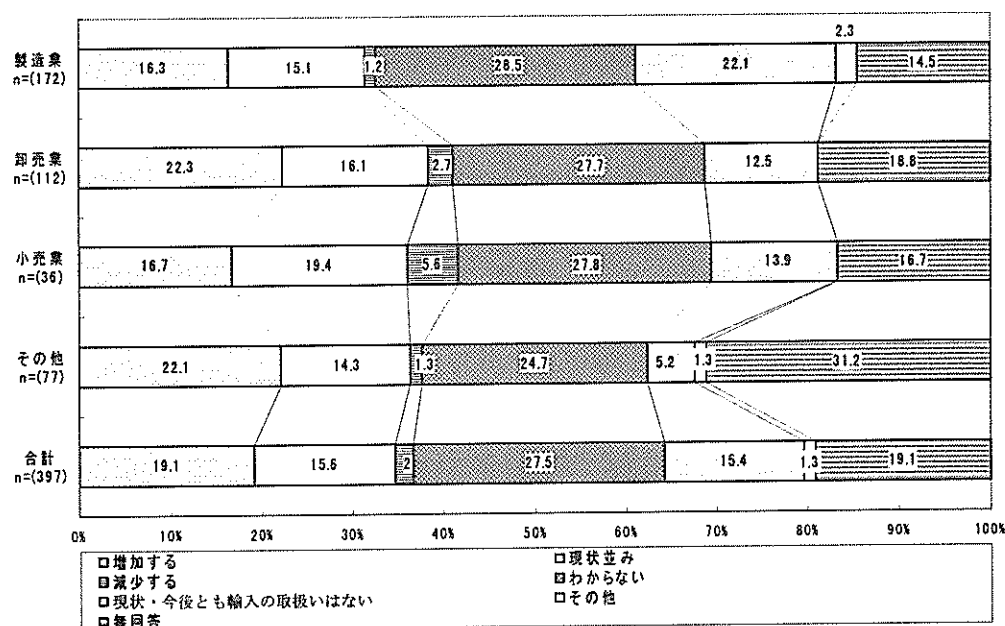


図5-4-13 輸入貨物量の今後の見通し(n=397) (業種別)



常雇従業員規模別では、1,000人以上および500人以上1,000人未満の企業において、輸出が増加すると答えた企業の比率が高くなっている。

輸入では、100人以上200人未満および100人未満の企業において、増加すると答えた企業の比率が高くなっている。

図5-4-14 輸出貨物量の今後の見通し(n=397) (常雇従業員規模別)

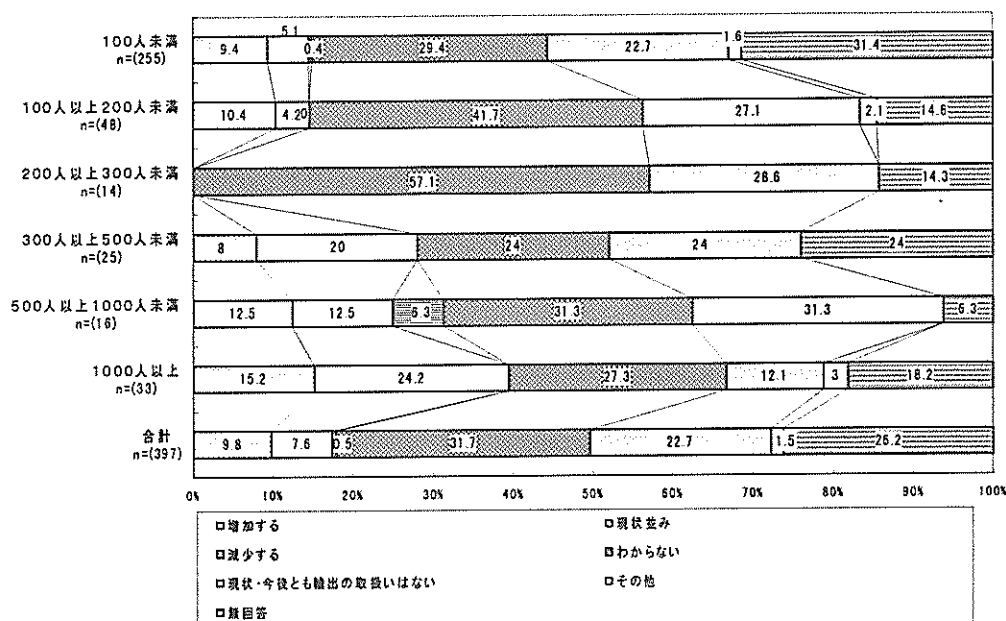
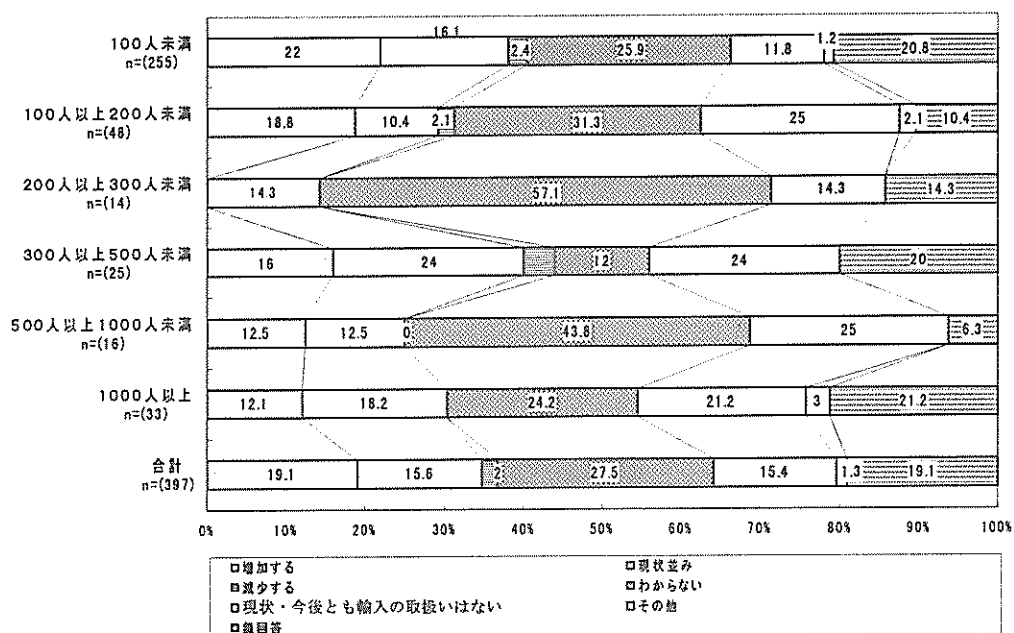


図5-4-15 輸入貨物量の今後の見通し(n=397) (常雇従業員規模別)



(5)自由回答欄の主な意見・要望

■長江経済圏の発展の見通し

- ・これからの中国経済はますます発展されるものと思われるので、長江経済圏からの博多へのダイレクト便ができることを期待する。
(小売業、福岡県)
- ・長江経済圏については、今後 10 ～ 15 %は確実にのびる。そのためには沿岸部の整備、また沿岸部への交通の整備を早急に行う必要がある。これをやらない限り伸びは見込めない。
(卸売業、福岡県)
- ・長江経済圏については、現状がさほど発展していないので、今後の期待はあると思う。
(製造・卸売業、福岡県)
- ・現在長江圏と間接貿易で月 1.5 本ぐらいあり、今後まだまだ増えると思われる。
(製造・卸売業、福岡県)
- ・中国（長江経済圏）との取引については将来は増加するものと期待しているが、当社の取扱貨物量はコンテナを利用するほどではないので、小口貨物の取扱を望む。
(製造業、福岡県)

第6章 船社の航路開設条件の把握

第6章 船社の航路開設条件の把握

1. ヒアリング調査の概要

長江経済圏と九州経済圏を結ぶ航路開設の可能性を検討する資料とするため、中国およびその周辺においてアジア域内航路を運航する海外の外航船社を対象としてヒアリング調査を実施した。

(1) 目的

中国およびその周辺において外貿定期航路を運航する船社（日本法人、日本総代理店）より、航路開設の一般的な条件、日中間、特に長江経済圏と九州経済圏を結ぶ航路開設の可能性と条件等を把握する。

(2) 実施企業

以下の企業を対象に実施した。

表6-1-1 外航船社ヒアリング調査実施企業の概要

	所在地	コンテナ貨物取扱いに関する業務概要
A社	東京都	中国国営外航船社の日本現地法人
B社	東京都	中国国営外航船社の日本現地法人
C社	東京都	アジア域内航路を展開する台湾船社の日本現地法人
D社	東京都	日本全国の地方港に航路展開する韓国船社の日本総代理店
E社	東京都	日本全国の地方港に航路展開する韓国船社の日本総代理店

(3) 調査項目

- * 航路概況（航路、寄港地、投入船舶、運航スケジュール、運賃等）
- * 現航路の問題点
- * 航路開設の条件（輸送需要、港湾条件等、新規開設の場合／寄港地追加の場合）
- * 今後の航路体系整備に向けた考え方
- * 中国（特に長江経済圏）の発展可能性と貨物量の見通し
- * 九州の港湾における航路開設意向と求められる条件
- * 九州における事業展開に向けた意見・要望 等

2. 外航船社の意向

(1) 航路概況

① 中国船社

ヒアリングを実施した中国船社2社は、いずれも中国政府直轄の大手であり、日本側寄港地として、横浜、名古屋、大阪、神戸の4港、もしくはこれに東京、北九州（門司）を加えた6港を中心に航路を展開している。投入船舶は、A社では400～700TEU積みを中心である。

中国側寄港地は沿海部が中心である。長江流域については、上海、南京、張家港、南通までは直航船が運航され、それ以外は上海、南京でのトランシップにより重慶までバージ輸送が行われている。成都などについては、鉄道も利用されている。

なお、近年わが国の地方港で積極的に航路展開をしている船社の多くは、各地方の中小船社であり、投入船舶も100～200TEUといった小型船である場合が多い。

② 台湾船社

ヒアリングを実施した台湾船社は、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、北九州（門司）の6港をベースポートとして台湾・東南アジア方面に航路を展開しているが、近年、千葉、清水、四日市、水島、岩国、徳山の6港を寄港地として追加している。台湾（台中、高雄）を拠点としてトランシップにより東南アジア、インド・パキスタン、中東への輸送サービスを提供している。

投入船型は1,300TEU程度で比較的大型である。

③ 韓国船社

今回調査を実施した2社は地方港も含む全国多数の港湾と韓国（釜山）との間に定期航路を開設している。投入船型は100～400TEU程度である。

また、釜山港でのトランシップにより、自社航路を通じて中国・東南アジアとの輸送サービスを提供するほか、大手船社の基幹航路と結んで北米・欧州等へもサービスを提供している。こうしたトランシップ貨物は地方港の取扱量の約半数に達するとされる。

(2) 現航路の問題点

① 輸送需要の低迷と運賃下落

各社共通の問題点は、アジアおよびわが国の経済停滞に伴う輸送需要の低迷と船社間の競争激化による運賃相場下落である。このうち、輸送需要については、これまで毎年二桁の伸びを示してきた日中航路も、今年は通年で輸入がマイナス成長となる見込みである。

船社間の競合については、上海だけでも23社が航路を開設しており、特に中国の地方船社は老朽船で低運賃を提示するため、運賃競争が激化している。また、中国および

東南アジア経済において、北米輸出シフトが進行しているため、その輸出貨物の獲得競争も激化している。これに関連して、北米に滞貨する空コンテナのポジショニングの問題もあって、日本→中国・東南アジアの輸送においては、各船社が値下げ競争に陥っている。日中航路ではこの1年で運賃がほぼ半額に下落したと言われている。なお、日韓航路はそれほど下落していない。

②地方港対策

日本では現在 50 港（うち地方港が約 40 港）に国際定期コンテナ航路が開設され、荷主も最寄り港湾志向が強まっている。地方港の航路開設の中心は、韓国船社による日韓航路および中国の地方中小船社による日中航路である。

このため、メインポートを中心に比較的大型の船舶を投入している中国大手船社や台湾船社においては、こうした動きに対応するため、自社ネットワークの地方港寄港を拡大している。さらに中国船社 A 社においては、地方港対策として韓国船社との契約による釜山トランシップを 4 年前より実施しているが、円安の進行によるわが国内輸送コストの相対的な低下に伴い、日韓航路よりも内航フィーダー航路のコスト競争力が高まっていることから、横浜・東京、神戸・大阪トランシップを通じて内航フィーダー航路で地方港に輸送サービスを提供している。また、日本海側については韓中航路を日本海まで延航する計画も検討されている。

一方、韓国船社においては、元来地方港航路はトランシップ貨物の取り込みも想定して開設しているため、国内輸送コストの相対的低下によるわが国メインポートの巻き返しにより、厳しい状況を迎えている。一般論としては、国内メインポート経由の場合と比較して、韓国トランシップの場合は 20ft で 3 万円、40ft で 4 ～ 5 万円程度の価格差がないと優位に立てないとされており、価格差がこれを下回る現状にあって競争力が低下している。

③長江流域における輸送の問題

長江流域の内陸輸送はバージが中心であり、通関後の南京～武漢は約 1 週間であるが、通関の日数に何日要するかは全く流動的であり、所要日数は通関次第となっている。

また、成都などについては鉄道が利用されているが、料金が高い上に時間がかかるとされている。

（3）航路開設の条件

①貨物量の確保

各船社とも貨物量が多いことが航路開設の第一条件としている。

400 ～ 700TEU 程度の船舶を投入する中国船社では、100TEU / 回という目安が示された。もう 1 社の中国船社では、50 ～ 70TEU / 回が採算点とされている。

なお、150 ～ 350TEU 程度の船舶を投入する韓国航路では、1 回の寄港で最低 20 ～ 30TEU、できれば 40 ～ 50TEU の貨物を確保できることが目安とされている。一方、1,300TEU 程度の船舶を中心とする台湾船社では、150TEU / 回を目安としている。

定期航路は基本的にウィークリーサービスとなっているため、航路開設のためには週あたりで上記に示した貨物量を確保できる見込みの立つことが航路開設の条件となる。当然、地方港ではこの条件を満たしていないところが多いが、将来的にこれを上回る可能性が高い、という見通しの立つ場合に航路が開設されることとなる。

②ベースカーゴの確保

貨物量の確保にあたって、確実に利用が期待できる大手荷主の輸出貨物のあることが求められる。輸入貨物の場合には、一定の人口集積があれば、航路開設後に中小荷主の利用が次第に促進され、貨物量が増加するという面があるのに対し、輸出については航路開設時点で、大手荷主による一定の利用が見込まれることが求められる。

③港湾の条件

港湾のハード面の条件としては、ガントリークレーンがあり、40 フィートコンテナの荷役が効率的にできること、自然条件がよい（強風や高波がない）ことなどが求められている。ただし、比較的小型の日韓航路などでは、必ずしもガントリークレーンでなく、ジブクレーンなどでも対応可能である。

また、港湾コストのうち、大きな部分を占める荷役料金の低減が求められている。現在、横浜港、神戸港などでは 14,000 ～ 15,000 円 / TEU であるのに対し、地方港では 8,000 ～ 10,000 円 / TEU 程度で荷役できることが望ましいとされている。

また、コスト削減のため、パイロットやタグボートも利用しなくてよいことが望まれている。

④他港・他社との競合関係

近隣に同方面の航路が開設されている場合には、新規に航路を開設すると両航路が需要を食い合い、共倒れとなる懸念がある。それが自社航路である場合には、寄港地を追加しなければ他社に貨物が流れるという状況にない限り、近隣港湾の寄港地追加は難しいとされる。他社が近隣港湾に航路を開設している場合には、参入して新規需要を獲得するという考え方もあるが、地方港への航路開設が相次ぎ、過当競争気味にある状況にあって、船社の見方としてもそうしたリスクは取らないという考え方が強まっている。

（４）中国（特に長江経済圏）の発展可能性と貨物量の見通し

各船社とも、中国は、貨物量の伸び率こそ鈍化してきているものの、今後市場として最も期待できる地域として認識している。特に、中国船社 B 社からは、従来より中国の

中でもインフラ整備や製造業の集積度に優れ、さらに空港・港湾の整備が進んでいることから、上海が中国の発展の中心となるとみられている。また、中国船社A社は、長江流域について、内陸部も徐々に貨物が増えつつあり、人件費が 1/3 程度であることから、今後も成長が見込まれるとしている。韓国船社や台湾船社においても、中国は今後の大きなマーケットであると認識されている。

ただし、問題点として、中国側の大幅な輸出超過という片荷問題が指摘されている。

(5) 今後の航路体系整備に向けた考え方

中国船社においては、投入船舶の拡大・航路の増設は、中国の寄港地拡大に向けられており、日本側の寄港地については、既存の航路体系の中で途中寄港地の追加を検討するというのが基本となっている。その理由は、1つの船社で必要なサービスを全てカバーしている方が、荷主からその船社を利用してもらいやすいため、船社としては多くのサービスを提供することが重要となるが、日本側はすでに多数の港湾に航路が開設されているのに対し、中国においてはカバーされていない地域も多いためである。

例えば、中国船社B社は、今後、大連、福州、寧波など、中国側で現在サービスできていない地域のループを増やしたいとしている。

一方、日本側港湾については、地方港で航路を開設したとしても、それが仮に上海航路であれば上海にしかサービスできないが、神戸に貨物を集めれば中国全土にサービスできることから、主要港に重点的に航路を開設した方が得策であるとみられている。

なお、台湾船社においては、現在、台湾～中国の航路開設は1船社1航路しか認められていないが、市場としての成長が期待されていることから、今後はJV（ジョイントベンチャー）やスペースチャーターにより航路が増加するとみられている。

(6) 九州の港湾における航路開設意向と求められる条件

① 貨物量の確保とベースカーゴの存在

基本的には、航路開設の第一条件である貨物量の確保が見込まれることが重要である。このため、北九州港や博多港については、特に中国船社から今後も航路開設の可能性があると認識が示された。ただし、長江経済圏については、九州～長江流域の航路よりも、阪神～長江流域の航路整備の方が先であろうという意見もある。

② 地元の取り組み

船社サイドからは、各地方自治体（港湾管理者）が積極的なポートセールスを展開しているが、一旦航路が開設されると、すぐに次の航路に目が行き、航路の利用促進と存続に対する取り組みが欠ける場合が多く、場合によってはさらなる航路開設によって共倒れとなる場合もあると認識されている。

また、地方自治体等が積み荷保証などをする政策航路では、船社としては営業努力をするインセンティブが働きにくく、企業努力がおろそかになりがちであるとされている。

一方、海貨業者についても、元請業者が1社独占ではなく、2～3社が競合している方が港湾活性化のためには望ましいとされている。

第7章 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ 国際航路網における課題

第7章 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網における課題

本章では、これまでの検討を踏まえ、今後の長江経済圏と九州経済圏の国際交流について展望するとともに、輸送体系に関する問題点を整理し、今後の国際航路網の形成に向けた課題を抽出する。

1. 長江経済圏と九州経済圏の国際交流の展望

(1) 長江経済圏の発展見通し

①長江デルタ地域の発展見通し

長江デルタ地域は、中国の製造業出荷額の約4分の1を占めるように、モノづくりの中心である。さらに、沿海の立地を生かして港湾の整備が計画されており、国内国外の物流の中心として発展していくことが期待される。

日本をはじめとした外資系企業においても、通貨危機や政情不安等の影響でインドネシアやベトナムなど東南アジアの発展の見通しに不透明感が高まる中で、投資先として上海をはじめとする中国への関心が再び高まっている。

上海は現在も華中地域の商業・貿易の中心であり、内陸地域との貿易窓口の機能を担っている。また、浦東地域の開発も進んでおり、日本をはじめとした外資系企業の立地が進むこと、港湾機能が拡充されることが予想されるなど、さらに拠点性は高まるものと推測される。

②内陸地域の発展見通し

近年のGDP伸び率をみると長江経済圏全体で年率11.8%と高い成長率を示しており、中国全土の平均である8.8%を大きく上回っている。各省市ともに同程度の伸びを示しているが、上海市での高い伸び(12.7%)だけでなく、中流域である安徽省や湖北省での伸び(13.0%)にみられるように、長江流域の開放等が打ち出された効果が現れているものと推測される。中国政府の方針として重慶市に至るまでの上流域にも、開放都市並の政策実施が進められており、三峡ダムの完成により水運が安定すれば製造業の立地に対しても条件がよくなるものと推測される。

ただし、本調査で実施した九州の企業に対するアンケートでは、「長江流域が徐々に発展を遂げるが内陸部全体に及ばない」という回答は、「今後発展が見込める」という回答をした企業の半数に及んでおり、発展は内陸のなかでも流域に留まり、内陸部全体の発展に関しては懐疑的な見方をしている企業も多いことがうかがえる。

また、内陸地域の経済発展の牽引役である上海が、華南経済圏における香港や福建省における台湾のような海外からの投資窓口としての役割を強化していくことができれば、内陸地域への発展はさらに促進されることが考えられる。

（２）長江経済圏と九州経済圏との交流の見通しと課題

①将来的にはコンテナ貨物の需要増大が見込まれる

中国においては、これまで鉱物や穀物といった食料や原材料が主要な貨物であったことから、輸送に関してはバラ積み船が主流であった。

経済開放政策によって、沿海地域においては外資の導入が進み工業生産も増加するとともに、輸出向け製品の生産が増加してきている。また、日本からの投資の増加が示しているように、日本・中国間での国際分業が進展している。したがって、部品・製品等を輸送するためのコンテナ貨物需要は増大することが予想される。

内陸においては、中国政府が沿海との地域間格差是正のために、1996 年からの第 9 次五ヶ年計画では内陸中西部開発に重点を置くことを打ち出している。長江経済圏においては、重慶市の直轄市化を契機に、外資受入体制が整備されてきている。インフラの整備に加えて、沿海部以上の各種優遇策が取られることになれば、輸出型製造業の新たな拠点として発展していく可能性があり、中長期的には沿海部と同様にコンテナ貨物需要が増大することが見込まれる。

Port Development Board Hong Kong（返還前）による長期需要予測においても、華南を除く中国におけるコンテナ貨物量の成長率は、鈍化こそするものの、その他の世界全体と比較して非常に高い水準を維持するものと予測されている。

表7-1-1 コンテナ貨物量の年平均成長率予測（地域別）

	1994-1998	1998-2001	2001-2006	2006-2011	2011-2016
South China	15.0 (16.1)	13.5 (14.5)	8.1 (10.1)	4.9 (6.6)	3.0 (4.1)
Other China	15.2 (16.2)	14.5 (15.6)	9.6 (11.8)	6.4 (8.4)	4.2 (5.8)
Taiwan	9.7 (10.0)	9.7 (10.0)	8.5 (9.1)	7.3 (7.8)	6.0 (6.4)
Rest of World	14.4 (15.6)	11.1 (13.3)	5.1 (7.2)	2.3 (3.2)	1.2 (1.4)
Hong Kong's Domestic Exports	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Hong Kong's Retained Imports	1.8	1.7	1.6	1.55	1.5

注）単位：％。（ ）内はハイケース
資料）Port Development Board Hong Kong

国際東アジア研究センターの研究による日中間のコンテナ需要予測についてみると、1996 年時点の日本からの輸出 270 億ドル、日本への輸入 607 億ドルから、2010 年にはコンテナ輸出が 693 億ドル、コンテナ輸入が 970 億ドルと予測されており、それぞれ 2.6 倍、1.6 倍の規模になるとしている。長期的には、現地で消費される製品を作る日本企業の進出が進むことによって、日本からみた大幅な入超現象が緩和されると予想されている。

表7-1-2 日中間のコンテナ輸送需要予測

		実績											
		1985年	1986年	1987年	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年
輸出金額	百万ドル	12,579	11,460	10,118	11,941	10,280	7,351	10,681	15,401	24,073	27,296	31,942	35,906
コンテナ輸出金額	百万ドル	3,742	2,993	3,762	5,451	5,131	4,620	7,034	9,971	13,510	17,536	21,612	27,050
コンテナ輸出比率	%	29.8	26.1	37.2	45.6	49.9	62.8	65.8	64.7	56.1	64.2	67.7	73.3
構成比 (国産品・国産品)	%	3.8	4.5	5.8	6.2	6.6	9.9	10.8	10.3	8.0	9.6	10.7	11.9
構成比 (機械機器)	%	57.0	50.2	48.0	48.2	46.2	46.2	47.6	55.3	57.6	59.1	55.9	56.8
構成比 (その他)	%	39.2	45.2	46.3	45.6	47.2	43.9	41.6	34.5	34.5	31.3	33.4	31.3
輸入金額	百万ドル	6,522	8,429	11,602	15,829	16,594	16,592	21,079	26,516	35,079	49,745	52,374	68,156
コンテナ輸入金額	百万ドル	1,578	2,963	4,861	8,156	9,853	9,574	13,757	19,283	27,519	40,655	44,800	60,776
コンテナ輸入比率	%	24.2	35.1	41.9	51.5	59.4	57.7	65.3	72.4	78.4	81.7	85.5	89.2
構成比 (繊維製品)	%	14.9	19.9	21.9	24.8	29.3	26.7	29.7	34.7	36.2	35.9	34.6	33.6
構成比 (機械機器)	%	0.3	0.6	0.8	1.5	3.1	4.3	5.8	6.6	8.7	10.2	14.4	18.1
構成比 (その他)	%	84.9	79.4	77.3	73.7	67.6	69.0	64.5	58.8	55.1	53.9	51.0	48.3

		予 測													
		1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
輸出金額	百万円	46,676	52,418	56,891	59,493	62,248	65,146	68,195	71,403	74,779	78,332	82,070	86,004	90,144	94,502
コンテナ輸出金額	百万円	32,371	36,779	40,216	42,226	44,354	46,594	48,951	51,432	54,043	56,790	59,683	62,727	65,932	69,306
コンテナ輸出比率	%	69.4	70.2	70.7	71.0	71.3	71.5	71.8	72.0	72.3	72.5	72.7	72.9	73.1	73.3
構成比 (繊維及び日用品)	%	8.7	8.3	7.8	7.4	7.0	6.7	6.3	5.9	5.5	5.1	4.7	4.2	3.8	3.4
構成比 (機械機器)	%	61.8	63.2	64.6	66.1	66.3	66.6	66.8	67.1	67.4	67.7	68.0	68.3	68.7	69.0
構成比 (その他)	%	29.6	28.5	27.5	26.5	26.6	26.8	26.9	27.0	27.1	27.2	27.3	27.4	27.5	27.6
輸入金額	百万円	68,869	74,495	79,142	82,540	86,026	89,457	92,809	96,054	99,161	102,096	104,818	107,283	109,439	111,230
コンテナ輸入金額	百万円	63,143	68,514	72,898	76,051	79,223	82,265	85,145	87,825	90,264	92,417	94,232	95,649	96,603	97,022
コンテナ輸入比率	%	91.7	92.0	92.1	92.1	92.1	92.0	91.7	91.4	91.0	90.5	89.9	89.2	88.3	87.2
構成比 (繊維製品)	%	38.9	38.7	38.5	38.3	37.8	37.2	36.6	36.0	35.3	34.6	33.8	33.0	32.1	31.1
構成比 (機械機器)	%	15.9	16.8	17.7	18.5	19.6	20.6	21.7	22.7	23.7	24.7	25.7	26.6	27.6	28.5
構成比 (その他)	%	45.2	44.5	43.8	43.2	42.6	42.2	41.7	41.3	41.0	40.7	40.5	40.4	40.4	40.4

資料)「アジアの物流ネットワークにおける北九州市の物流拠点の機能基盤」

((財)国際東アジア研究センター)

国際東アジア研究センターの需要予測では、中国国内市場向け販売を目的とした投資の増加により、中国からの輸入の伸びが鈍化することを想定しているが、一方、一般に国際分業が進むにつれ、長期的には外資系企業の部品等の現地調達率が高まり、日本からの輸出は減少することが考えられる。

そこで、日本からの輸出に直接関係する中国における外資系企業の貿易収支の推移をみると、すでに 1997 年に貿易赤字は減少し、98 年（1～11 月）には黒字に転換している。ただし、これは直接投資の減退により外資系企業の輸入（日本からみた輸出）の伸びが鈍化したことに起因しており（注参照）、必ずしも現地調達率が高まったことによるものではない。したがって、直接投資が活発化すれば、当面は外資系企業の輸入（日本からみた輸出）は再び増加するものと考えられる。

（注）貿易赤字の減少および黒字化は、96 年 4 月より輸入関税を 36 %から 23 %に引き下げる代わりに、外資系企業に対して生産設備機器の輸入に認めていた免税措置を廃止したことや、日本や香港の経済不況のため、新規投資が減少したためである。ただし、この影響で外資系企業の投資が落ち込んだため、中国政府は 98 年 1 月付けで免税措置を復活させている。

表7-1-3 中国における外資系企業の貿易収支

	外資系企業の輸出	外資系企業の輸入	外資系企業の収支	全体の収支
1990 年	78.1 (12.6)	123.1 (23.1)	-45.0	87.5
1992 年	173.6 (20.4)	263.7 (32.7)	-90.1	43.6
1993 年	252.4 (27.5)	418.3 (40.2)	-165.9	-122.2
1994 年	347.1 (28.7)	529.3 (45.8)	-182.2	53.9
1995 年	468.8 (31.8)	629.4 (47.7)	-160.6	167.0
1996 年	615.1 (40.7)	756.0 (54.5)	-140.9	122.3
1997 年	749.0 (41.0)	777.2 (54.6)	-28.2	403.4
1998.1-11	717.2 (43.8)	682.9 (55.7)	34.3	412.6

注) () 内は中国全体の収支に占める外資系企業の収支の比率
単位) 億ドル、%

資料) 「中国海関統計」より小川雄平教授(西南学院大学商学部)算出

また、中国の場合、外資系企業が輸出入総額に占める比率は上昇傾向にあるとはいえ、現状では 5 割前後である。一方、その他国営企業等の輸出が活発であるため、全体の収支は黒字となっている。この点が外資依存比率の高い東南アジア等と異なっている。

こうしたことから、今後の日中間の輸出入バランスの動向は、中国向けの直接投資がどの程度活発化するか、外資系企業の現地調達率はいつ頃からどの程度上昇してくるか、中国国内市場への販売を想定した投資の比率がどの程度高まるのか、貿易に占める外資系企業の比率がどの程度高まるのか、といった要因により、大きな影響を受けるものと考えられる。

②短期的な需要にはプラス・マイナス両方の要因がある

短期的な要因として、経済状況からみると、東南アジア経済の混乱によって、労働力などの面から相対的に期待できる中国（特に内陸）への投資は増加する傾向にあり、貨物需要にはプラスに働くものと考えられる。

ただし、国際東アジア研究センターの研究によると、日本経済の低迷や中国における人件費の高騰によって、日本への輸出はこれまでのような高率での増加傾向は抑制されるという見方をしている。一方で、所得水準の向上による中国人の購買力増加を期待し、現地で消費される製品を作る日本企業の進出が起こることが、日本からの輸入増加要因となることを予想している。

アンケート結果からは、輸出入を取り扱っている企業においては輸入・輸出の増加を見通している企業がみられた。製造業では国際分業の進展に伴う日本からの輸出の増加を、卸売業では中国製品の購入を見込んだ輸入の増加を見通している。

船社に対するヒアリング結果からも、今後の市場として有望であるという回答があり、長江流域も含めて貨物需要の増加が期待されている。

一方マイナス要因としては、アジア経済危機から派生した人民元切り下げ懸念による中国への投資冷え込みや、長江水害の影響、日本経済の長期的低迷等によって一時的に投資が抑制されるという懸念もある。

2. 長江経済圏と九州経済圏を結ぶ国際航路網における課題

(1) 長江流域の輸送における問題点

「総合物流体系整備協力調査」(社団法人海外運輸協力協会)によると、コンテナ輸送に関する問題点について掲げられており、この調査結果から以下の3つの点に集約してとりまとめた。

①港湾施設・内陸水路の面

港湾施設の面では、上海港の港湾混雑より定時性が損なわれること、コンテナ荷役機械の不足により迅速性・経済性が損なわれること、コンテナヤードの不足により円滑な荷捌きができにくい状況にあることがある。また、上海港は、長江河口にあり水深が浅いこと、流入する土砂に対する浚渫が追いつかないことなどによる障害もある。

内陸側でみると、季節による水位の変化が著しいことなどにより長江水路での航路が未整備であること、河川用のコンテナ船が不足していることをあげることができる。

②一貫輸送・陸上交通面

背後の陸上交通については、港湾背後道路の未整備により大型コンテナを積載して道路を走行できないため、港頭地区でのコンテナ詰めやコンテナ取り出しが必要であることからコンテナの利便性が損なわれたり、荷傷みの懸念があること、コンテナ用のトレーラーや鉄道といった輸送能力の不足により安定性・定時性が損なわれることがある。これらに加えて、安定性や定時性を担保できる物流システム(一貫輸送)の構築、例えば外貿コンテナ貨物を効率的に積み換えて、海運、鉄道、自動車といった多様なモードの連携・活用によって、内陸まで輸送するシステムの検討などが必要であると考えられる。

③諸手続の面

通関等の諸手続きに時間がかかること、制度が不透明であることが挙げられている。

なお、①に関連して、長江水運においては、外国貿易に開かれている河川港が存在するものの、現状ではその対象は中国船社に限られており、外国船社の就航は実現していない。こうした政策面での対応の違いも問題点の1つとしてあげることができる。

（２）長江経済圏と九州経済圏における輸送体系構築に関する問題点

①アンケート・ヒアリング調査結果からみる中国側の問題点

アンケート調査結果からみる問題点としては、「港湾から内陸側での輸送の定時性が低い」ことや、「高度な輸送サービスが提供されない」こと、「政府による法規制が変動的かつ不透明である」ことが指摘されている。ヒアリング結果からも、内陸輸送に関する定時性の低さが問題点として指摘されている。

中国側の問題点としては、さきに示した、港湾・水路等の施設面、一貫輸送に関するシステムおよび施設面、法制度等の諸手続き面という３つの項目に集約されることから、九州の企業においても同様の評価をしていることがうかがえる。

②九州経済圏における問題点

九州経済圏でみると、近年の中国との貿易量は急増傾向にある。しかし、中国から九州への貨物量（九州の輸入）に大きく偏っており、輸出貨物の発掘によって、輸出入のバランスをとることが課題である。

また、九州は地理的に中国に近く、その面ではわが国の他地域よりも優位にあるにもかかわらず、九州における長江流域を中心とした中国との経済交流については、京浜・阪神両地区に集積する総合商社や大手メーカーなどの本社を介した交流となりがちである。現状の航路網についても、北九州港からの航路がほとんどであり、また北九州港からの航路についても上海以外の長江流域と直接結ぶ航路が開設されていないことから、企業ニーズに対応しつつベースカーゴによる貨物量の確保によって、九州経済圏の他港も含めた多様な航路網を作っていくことも検討課題である。

(3) 今後の課題

今後の航路網の形成について、取り組みが必要であると考えられる課題としては、以下のようなことがらを指摘できる。

①航路網形成のための段階的な整備検討の必要性

中国側の港湾施設はコンテナ対応整備が遅れており、上海港においても河口港であることから必要水深の確保等の制約が大きい。内陸においては、航行可能な船型や船種に制約があり、アクセス等の整備も遅れていることから、さらに制約が大きい。しかし、近年の港湾施設・アクセス道路をはじめとしたインフラ整備は急速に進んでいることから、貨物量の増加に伴って日本をはじめとする物流事業者の進出も進み、ソフト面も含めた種々の制約条件はなくなる方向にあるものと考えられる。ただし、整備の進捗には一定の期間が必要であると考えられ、インフラの整備状況に合わせた航路網（輸送網）形成について検討する必要がある。

したがって、航路網形成にあたっては、九州と上海をはじめとした沿海部との航路網の強化というステップと、内陸までの航路網形成のステップとに分けるなどのシナリオ的な検討が必要であると考えられる。

②貨物需要にかかる情報収集の強化

長江経済圏は長江の流域をさかのぼる広大な地域であり、その中で輸出入取引の相手先となる地域のターゲットを明確化する必要があること、九州側の企業ばかりでなく、相手先となる企業の動向も把握する必要があることから、九州経済圏への輸出など九州の企業との取引可能性のある企業の情報について、外資比率やコンテナ適合品目、主要取引先などを把握することによって、貨物需要を明らかにし、貨物量を輸送に対応する寄港地や輸送ルートを検討していく必要がある。

また、中国に進出している日系企業などにおける日中間の国際分業構造の現状や今後の見通し、金融センターとしての上海の現状と今後の見通しなどを把握することにより、今後の長江経済圏の発展方向性を明確化していく必要がある。

③現地機関・企業等のパイプづくり

現地機関・企業の情報収集を行う拠点として、地方自治体が設置している海外事務所などの既存の拠点を活用していくことが望まれる。また、長江経済圏の貿易実務者を九州経済圏における行政機関や企業などへ受け入れるなどの人材受入体制を整備したり、九州経済圏に立地する企業の長江経済圏との貿易や直接投資を支援することにより、長江経済圏との交流を深めることが望まれる。

④物流システム整備に対する協力体制の構築

輸送スケジュールの定時性・安定性の向上、港湾輸送・物流付帯サービスの強化など、中国側の内陸輸送も含めた総合的な物流システム整備に対して、九州経済圏における貿易に関連する企業・官公庁などが一体となって関与していくことによって、九州経済圏との連携強化を進めるとともに、経済交流・取引の活性化を図ることが求められる。

⑤テクノスーパーライナー等高速船の活用可能性の検討

テクノスーパーライナー等の高速船の運航実現化に備えて、輸送ニーズや技術開発動向を踏まえたうえで、地理的優位性を持つ九州－上海間の就航等に関する条件を検討していく。

⑥旅客輸送との連携の可能性の検討

航路の開設可能性を高めるとともに、人流・物流両面にわたる両地域の国際交流を促進するため、貨物輸送に付帯する形での旅客輸送との連携可能性について検討していく必要がある。その際には、中国政府における海外渡航自由化や日本政府の受け入れに関する状況、長江経済圏から九州への観光客入り込みの可能性などに着目する必要がある。

長江流域経済圏と九州経済圏の国際交流を
支える国際航路のあり方に関する調査研究

－ 中 間 報 告 －

平成11年3月発行

編集発行人	邑 本 義 一
発 行 所	財団法人 九州海運振興センター 〒801-8691 北九州市門司区港町9-3 九産ビル
	電 話 093-332-3160
	FAX 093-332-3180
印 刷	株式会社 福 田 印 刷
	電 話 093-371-3231
	FAX 093-371-5735

