

中共交易と群山港の広域背後地開発 に関する研究

一大田圏中心の「国土中心港」開発を前提に—

（大韓民族共和国）朴 館 洪
(韓国, 圓光大学校)

目 次

1. 問題の提起
2. 港湾機能と背後地
3. 群山港の背後地問題
4. 群山港の広域背後地開発問題
5. 群山港の輸出潜在力推定

1. 問題の提起

港湾の開発とその運営に関係する人々は、常に広く国内外の情勢動向を把握し、これに対応する必要がある。特に、海運による物流に関する限り、左様なことは欠くべからざる課題として提起されるといえよう。その理由は、港湾がその背後地（ hinterland ）の土地利用のための先導的要素であり、先行的機能の造成を必要とするからである。

国内外の情勢動向を理解することは、今日の如く、経済が広域化し、更に国際経済への一体化が促進する現状では、港湾の立地条件を地域的、全国的に限らず、国際経済の情勢動向より捕捉しなければならないということである。

韓国もいま、従来の発展方向を変え産業構造を変更し、同時に生産構造の転換とともに均衡的、普遍的国土利用を進め、国土の均衡的開発を図らなけ

ればならない段階にいたっている。その代表的な例を「太平洋ベルト化⁽¹⁾」とともに「開発の波」から離れていた西海岸に位置する「群山港」をとりあげることができる。群山港は、歴史的に1889年開港以降、湖南平野の米の日本への輸出と日本製工產品の輸入港として発展した。すなわち、日本の植民主義政策の遂行上、必要なる港湾として開発された群山港は、1945年解放と同時に貿易港としての機能が萎縮し、停滞化が深化されていた。

幸いに、1960年代の「経済開発5カ年計画」により、韓国も国際分業上の比較優位（comparative advantage）が「労働集約加工貿易」に認められていらい、合板輸出用原木、無煙炭、家畜飼料等の輸入港として命脈を維持しつつある。1970年代初葉からは、「都市区画整理事業」の着手と同時に「外港建設計画事業」を推進する一方、他方、「群山臨海工業団地」の造成が活発に進行されている。

このような計画事業は、一応、内貿（内需）港としての面目を更新しようとする政策的配慮のほかにも、目下、中国大陸との「交易拡大推移⁽²⁾」に刺激され、群山港に対する人々の関心にともない「政策的価値判断⁽³⁾」の変更をもたらすようになったことから由来している。

港湾を整備・拡大開発し活性化することは、開途国のはあい、特に社会資本の投資効果として地域経済に限らず国民経済全体における成長潜在力を喚起することである。資源貧困で貿易依存度の高い開途国は、港湾向けの投資補強は不可避的な政策事業といえよう。

例の群山港は、対大陸交易をめぐって地理的に対岸性（foreland）の港湾であり、かつ航路条件から見ても、港湾自体的立地はその有利性が認められる。それゆえ、群山港の開発問題は、その当為性（Sallen）とあいまって全国土の均衡開発による所得配分の地域的不平等を是正する社会政策上の課題として提起せざるをえないことである。ついで、上で述べた問題意識をもって「港湾機能と背後地」との関係を考えてみようとする。

(1)拙稿：「港湾経済学に関する認識と課題」、『韓国港湾経済学会誌』第1輯、1985.

(2)拙著：「中共貿易可能性と群山港」、円光大学校出版局、1981.

(3)拙著：「現代経済政策」、進明文化社、1979、pp.194～208。『福祉経済政策編』参照。

2. 港湾機能と背後地

(1) 港湾機能と背後地の関係

「港湾は、各時代の経済社会の要請に応じ、またその発展段階に照応しつつ、港湾のもつ潜在的機能がクローズ・アップされるとともに、また政策的課題を受け持ちつつ推移発展している⁽¹⁾」。斯くの如く、港湾の機能は、歴史的存在であるが、「港湾」の現代的意義につき、「港湾」が『点』であるか『面』であるかではなくて、交通におせる『ターミナル⁽²⁾』であると定義づける。此の見方に従って、港湾機能(function)を具体的に分類すると、

①交通的機能、②工業的機能、③経済的機能、④政治的機能、⑤軍事的機能、
⑥社会・文化的機能等、その他にもいろいろと分けられよう。

「港湾の機能」は、港湾の発揮する作用により分類されるだろう。しかし、より直接的に港湾が発揮すべき作用として、港湾それ自体が構成している交通機能を主体的に創造する人、諸施設、組織体による生産的機能を港湾の第1次的機能といえる⁽³⁾。

港湾機能としての港湾用役提供活動自体は、港湾向け貨物の集散結節点であり、海陸両面を結合する「ターミナル」である。それは、先ず背後地(hinterland)と対岸部分(forland)との経済社会活動によって起る作用である。しかし、背後地の経済社会構成のいかんによって港湾機能こそ、港湾成立条件の重要な要素の一つとなる。つまり、港湾の立地・発展を決定するものは、その背後地の位置(hinterlands lage)の経済的条件の強さに重大なかかわりあいを持っているといえよう⁽⁴⁾。こうした視野から、つぎは、例の群山港がもっている港湾の内部的条件として、その港勢一般に対して略述することにする。

注(1)喜多村昌次郎「港湾産業」、成山堂書店、p.3

- (2) 北見俊郎「港湾総論」, 成山堂書店, p.153.
- (3) 日本港湾経済学会「港湾経済研究」No.12, 『地方港湾の役割と課題』, p.91.
- (4) Erich.A.Kautz, 「Das Standortsproblem der Seehäfen」1934.
- S. 7 参照。

(2) 群山港の港勢概要

先ず、韓国の近代的港湾発達過程を概観すると、韓国の開港は1876年日本と締結した丙子修好条約以降のことである。釜山港が当年に開港されたのをはじめに、元山港が1880年、仁川港が1883年、群山港が1889年の順に、つぎつぎと開港が促進された。開港と同時に、その初期的港湾建設は、主に基本的施設拡充であって、日本資本主義の一貫した大陸進出過程と太平洋支配権の強化に基因していた。1945年の解放とともに、港湾施設は殆んど老朽化し、これさえ南北戦争の結果、接岸45%, 陸上70%以上の施設が破壊され、港湾の機能が大部分衰退してしまったほどであった。1962年からはじまった「第1次経済開発5カ年計画」と並んで港湾開発が急速に促進されるようになってより、韓国の港湾が経済発展において欠くことのできない決定的な役割を果すようにいたったのである。特に、埠頭施設の拡充や荷役装具の現代化は、船舶運航の効率化と運送費節減を通じた運送所要時間短縮という側面から重要視されている。しかし、海上貨物輸送を専用とする埠頭施設は、釜山港、仁川港以外は、未だ前近代的な面を脱していない面も少なくない。しかし、釜山港に限っては、Containerisation が相当水準に達したことに注目してよかろう。群山港のばあいは、その落後性が甚だしく、釜山港、仁川港はもちろん、浦項港、麗水港、馬山港等の施設状況に比べても、まだおくれている状態である。

「埠頭施設と荷役装備の現代化をはからなければならない⁽²⁾」という当面課題を解決せずに、急増する海上貨物を充分に処理することが不可能であるばかりでなく、内陸貨物の沿岸輸送への誘導が阻害され海外輸送貨物の港湾への誘導がむつかしくなる。

その一例を再び、群山港で見れば、群山港が全北地域の唯一海外閥門であ

るにも拘らず、港湾施設と荷役設備の不良不足のため、「全州工団」、「裡里工団」の内陸貨物はもちろん、ひいては、「群山港域」周辺の貨物さえ、はるばる釜山港ないし仁川港へと迂回輸送される実情にある。従って、全北地域の貿易貨物は、港湾向けの内陸輸送費負担の加重がもたされることのほかにも、群山港への物流誘導が阻げられている状態である。群山港の直接的な背後地である全北地域およびその周辺の輸送貨物が、群山港に集中可能にするためには、それは相当水準の港湾施設の現代化が促進されなければならないばかりでなく、特に、海外定期入出航船舶の設置が緊要な課題となる⁽³⁾。

表1 全国港湾及び郡山港貨物輸送実績

(郡山：千トン) (全国：百万トン)

年	区分	総 計	沿岸貨物	輸 出 入 貨 物			全 国
				輸 入	輸 出	計	
1980		1,781	453	1,145	183	1,328	7,463
1981		2,314	509	1,591	214	1,805	7,927
1982		2,312	688	1,507	117	1,624	7,881
1983		2,732	771	1,896	65	1,961	10,099
1984		3,254	895	2,268	91	2,359	11,141
1985		3,834	972	2,563	96	2,659	12,010

資料：群山地方海運港湾庁、1986。

群山港の貨物輸送実績は、1980年の178万トンより1985年の383万トンで、211%以上と伸張した。貨物内容別では、沿岸貨物は2倍以上に増加したが、輸出貨物はしだいに減少し、輸入貨物は反対に激増している。即ち、輸出入貨物中、輸入貨物の占める比重は、1980年86.2%から1985年には100%以上に強まり、輸入港としての特徴を露呈している（表1参照）。また、1970年代と1980年代初葉から、群山港の主輸出品であった合板の輸出がいちじるしく減少していることである。これは、輸出用合板の原価中、25%以上に達する原木を全く輸入に依存していたため、輸入原木の価格上昇とは逆に、合板

輸出価格は国際的不況で、より下落したのに原因があろう。

つぎは、群山港のもっとも重要な当面課題の一つである背後地問題に対して考察することにする。

注(1)拙著：「韓・中共貿易と群山港の基盤造成」、『港湾の役割と経済発展』、韓国港湾経済学会誌、1986.2、第2輯、p.26.

(2)韓国海運港湾庁、「海運港湾統計年報」1985.

(3)拙著：「群山港の国際貿易港としての妥当性分析に関する研究」、円光大学校論文集、1980.

3. 群山港の背後地問題

群山港の背後地として、全北道はその産業構造から見て、かつての産業構造改善政策の遂行にも拘らず工業化が落後している。1984年現在、第1次35.3%，第2次17.6%で全国平均それぞれ13.9%，28.3%に比べ、いぜんと第1次が高く、第2次が低い。またこの比率は、全国市道の中で特殊地帯である済州道を例外にしたら、全北道の産業構造がもっとも劣っていることを意味する。斯くの如く、全北道の主産業が第1次（米）にかたむいていることは、今日、「工業化の波」に立ちおくれたことをあらわし、群山港の背後地はそれだけ「工業港」の背後地として乏しい状態であることを指す。問題の核心は、群山港の背後地・全北道の産業を構造的に、いかに高度化をはかることである。これはまた、米の内需化（＝自給化）に応じつつ産業構造の改善が実現されなければならないことでもある。この命題に順応することは、第1次産業を第2次産業に変えることであると思われる。

つぎは、「全北地域の工業化計画」を主に「工業団地造成計画」に照らしながら考察を進めることにする。

(1) 群山臨海工業団地造成計画

先ず、群山港の直接的な港湾自体の背後地は、「群山臨海工業団地」とそ

の周辺の工業基盤であろう。「群山港の国際貿易港として発展可能な港湾背後地⁽¹⁾」を「第2次国土総合開発計画⁽²⁾」と「2000年を向う群山港開発計画⁽³⁾」をもとに説明を加えようと思う。

「群山臨海工業団地」の造成面積1,552千haとその事業費129,401百万円を1978~85年間に投資している。この規模は、造成面積、事業費ともに「全州工業団地」、「裡里工業団地」、「井州中小示範団地」等のそれより大きい。群山港の直接的な背後地としては、なんといっても群山港自体的基盤を充分に活性化し、これを活用することが緊要なことであろう。斯様な傾向は、「第2次工業団地造成計画」においても相変らず一貫的に反映されている。立地業種は、化学、ゴム、ガラス、機械など重化学工業を誘致することを計画しているしだいである。

(2) 全州工業団地造成計画

表1 工業団地別造成計画

(単位: 千ha、百万円)

工 団 名	造成面積	事業費	造成期間	造成者	根 拠 法	備 考
全州地方工業団地	508	687	67~69年	全州市長	地方工業法 開発法	地方工団
裡里工業団地	432	624	71~74年	建設部長官	輸出自由 地域設置法	国家工団
群山臨海工業団地	1,552	28,880	78~85年	群山市長	地方工業法 開発法	地方工団
井州中小企業工業団地	61	1,024	79~82年	井州市長	工業配 置法	地方工団
笠岩織維工業団地	—	—	—	—	—	自生集団 工業団地
計	2,553	31,215	—	—	—	

*既計測造成面積を含む。

資料: 全羅北道

「全州工業団地造成計画」は、全州市とその周辺の工業立地計画である。先ず、第1次計画において、造成面積508千haと事業費687百万円であり、第2次計画においても、それぞれ208千haと15,308百万円で「群山臨海工業団地造成計画」につぐ規模である。全州市は全羅北道の道庁所在地である関

係上、工業団地の配置を「全州」都市固有の伝統的都市の景観を害しないように計画を進めながら、立地業種としては、都市機能と立地条件に符合する伝統工業、すなわち、文具、事務機器等、特に水質汚染が少ない工業を誘致することを計画している。

表2 工業団地別造成計画(第2次)

(単位:千ha, 百万円)

工 団 名	造成面積	事 業 費	造成期間	造 成 者	根 拠 法	備 考
全州第2地方工業団地	208	15,308	84~87年	全市市長	地方工業開発法	地方工団
裡里第2工業団地	140	5,427	84~86年	裡里市長	"	"
群山第2臨海工業団地	2,050	108,300	85~91年	検討中	検討中	検討中
南原農・工工業団地	11	366	85	南原郡守	農魚村所得源開発法	
計	2,409	129,401				

資料：全羅北海

(3) 裡里工業団地造成計画

「裡里工業団地造成計画」は、第1次計画で、造成面積432千haとその事業費624百万円であり、第2計画においても、おのおの140千haと5,427百万円である。空地業種は、金属加工等をはじめ、その関連産業を誘致している。裡里市は「輸出自由地域」が設けられ、「馬山輸出自由地域」とあわせて韓国で二つしかない輸出振興地域である。また、裡里市は、全北道内ではもちろん、全国的ベースで見ても、交通網、工業立地条件等の形態において「全州—裡里—群山」をつなぐ中間地点ないし工業拠点地帯に属する。特に、裡里市はその隣りの大田圏と光州圏と連繋し、一方は国土中心部にあたる「大田」都市と、他方は湖南首都・「光州」都市との中間地点に位置している交通中心的な都市である。このようなかかわりあいから、目下、建設部が

全北道を大田圏（=中部圏）に含めて、いわゆる「中部圏開発計画」を進めることによって、いまさら、大田圏が名実ともに群山港の広域背後地として客観化される段階に至りつつある。

注(1)拙著：「韓・中共貿易可能性と群山港」円光大学校出版局、1981、pp. 1～50.

(2)大韓民国政府、「第2次国土総合開発計画」1984.

4. 群山港の広域背後地開発問題

群山港の広域背後地といえば、全北地域の伝統的な狭域背後地（narrow hinterland）のほかに、大田圏まで拡大した広域背後地（broad hinterland）を含める必要があるということである⁽¹⁾。本考察の必要な要因としては、①「国土総合開発計画」に基づいて、②産業技術・開発の拠点的性格を帯びている「大德研究団地開発計画」を利用しつつ分析して見ることにする。

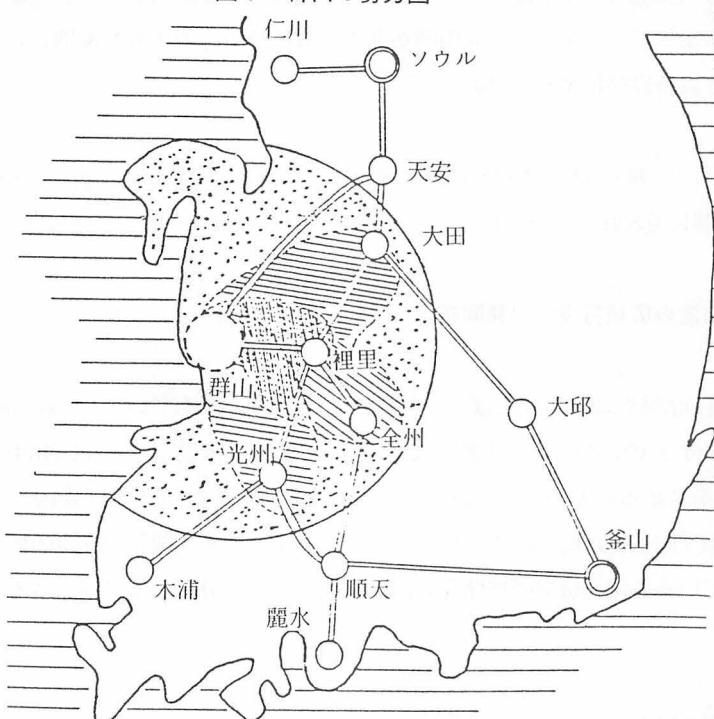
(1) 国土総合開発計画と大田圏開発

「大田」都市は、忠清南道の道庁所在地として南韓の中心部にあたり、南側は全羅北道、北側は京畿道、東側は忠清北道、西側は黄海に接している「国土中心都市」である⁽²⁾。忠南道の人文・社会経済特性を人口、都市化率、経済活動面から見ると、過去10年間（1975～84）の人口成長率は0.3%で全国平均成長率1.8%に対比し低いし、また都市化率においても、1980年現在全国平均70.5%に比較して49.5%に過ぎなくて全国平均水準よりはるかに停滞している。経済活動面で見ても、未だ農業生産に偏重し工業生産は相対的に落後状態にある⁽³⁾。

① 忠清南道の産業立地開発：①工業構造を全国と忠南道のそれと比較し②工業成長の推移と工業立地の分析を試みることにする。

先ず、全国と忠清南道の工業規模を比べて見ると、忠南道の1983年現在の工業生産額の規模は、全国平均の3.8%にあたる1,025拾億円で、全国（市

図1 群山の勢力図



資料：群山商工会議所、群山商工82、1982。

表1 製造業生産額と工場用地占用実態（1983年）

製造業	生産額(百万m ³)			工場用地(km ²)		
	全 国	忠南道	全国対比%	全 国	忠 南 道	全国対比%
飲食料品	3,156,874	241,094	7.64	20.83	2.18	10.47
繊維衣服	4,235,700	280,385	6.62	47.37	5.67	11.97
木材家具	680,700	7,354	1.08	8.21	0.19	2.31
製紙印刷	748,549	48,173	6.44	9.26	0.70	7.55
化学石油	4,443,427	75,571	1.70	46.18	1.43	3.12
非金属鑄物	818,059	29,671	3.63	28.14	1.51	5.37
1次金属	1,648,173	51,641	3.13	19.76	0.52	2.53
機械金属	5,119,946	44,881	0.88	67.41	1.32	1.95
その他	308,108	5,588	1.81	3.38	0.04	1.15
製造業計	21,159,446	784,357	3.71	250.54	13.56	5.41

資料：国土開発院、第2次国土総合開発計画資料(3)、1981

忠清南道統計年報(1978~1984)。

道別) の 7 番目にあたる。工業企業別規模も、全国平均で従業員 50 人以下の工場が 80.3% と比べ忠南道のそれは 86.6% で 1 企業当りの規模が全国平均水準より零細である。資金規模別企業また、1 億円以上の企業が全国平均 17.1 % と対比、忠南道は 26.3% で全国平均より大きい。これを逆に解すると、忠南道の工業企業体の立地が全国平均より劣っていることを意味する。業種別企業体も、飲食料品が全国の 7.6%，繊維衣服が 6.6%，製紙印刷が 6.4% で忠南道の製造業体は、食料、繊維、製紙分野に集中していることを示している。こうした状態を雄辯的に言証しているものとして、業種別工業用地の配分が繊維、衣服、食料分野に偏重され全体工業用地の 57.9% を占めていることである。また、忠南道内の工業団地の造成面積総 484.2 千 ha 中大田が 380 千 ha で、忠南道内のほかの団地に比べてもっとも広いわけである。

② 忠清南道の工業成長推移と工業立地： 忠南道の 1970～1984 年間の工業成長推移は、年平均 16.1% に成長した。業種別には、繊維・衣服が 23.6 %、化学石油 23.3%，非金属鉱物 20.9%，機械・装備 21.2% で全国工業平均成長率 18.1% を上回っている。工業集積は、一定地域の工業生産がその地域の人口・面積に比してどれほど集積しているかを分析することで、分析の政策的意味は工業配置、地域開発などの指標として使用される。忠南道の地域別人口に対する工業集積度（1980 年現在）を見たら、大田 1.03、天安 1.47、大德 1.71 であり、また、面積に対する工業集積度は、大田 16.38、天安 4.99、大德 1.34 の順になっている。

③ 忠清南道の工業団地造成計画： ① 大田工業団地、② 天安工業団地、③ 大德と天原工業団地、④ 長項・庇比臨海工業地区別に分けられる。先にも触れたように、忠南道はその産業（= 工業）の脆弱性を補うために「国土総合開発計画」に照合しながら「新規工業団地」の造成に主力している。「新規工業団地」はその需要を展望しつつ総 29.37 km² を開発している。

第 1 に、「大田工業団地」は、1969 年大田市大禾洞に 145 千 ha 規模の「第 1 団地造成」が着手され 1973 年「地方工業開発奨励地区」に指定されたほかにも、1975 年 235 千 ha 規模の「第 2 団地造成」を着工し 1979 年完成された以降、総工業団地面積 380 千 ha に 87 個の企業が入住し、目下、稼動中である。

大田工業団地は、軽・重工業の混合団地であり、あらたに造成する予定である「大徳工業団地」と結んで有機的系列化をはかりつつ輸出指向的な業種を誘致奨励しようと計画している。

第2に、「天安工業団地」は、1976年「工業地域」に指定され1979年天安市斗井洞に104千ha規模の工業団地を開発しはじめて1981年完成された。いらい、総450企業体が入住し現在稼動中である。「天安工業団地」は誘致業種として機械、金属、電気、電子等を受容配置している。このほかに、1987～91年間の工業団地の需要を1.49km²と予測し1987～89年まで約200個の工場を配置する予定である。

第3に、「大徳工業団地」は大徳郡新灘邑文平里（4.53km²）と九則面鳳山里（6.32km²）に総造成面積10.85km²を「工業開発奨励地区」と定めて開発を進めている。1983年着工し、1986年突入予定である本工業団地の誘致業種は、金属、一般機械、食料品、煙草、繊維などを既設の「大田工業団地」の連繫し「前後方効果」を高めるように配置するつもりである。

第4に、「天原工業団地」は、1979年天原郡修身面長山里、凍昌里、新豊里地域の京釜高速道路沿辺に立地し「地方工業開発地区」に指定されたのち、1979年450千ha規模の「機械工業専用団地」として開発段階にある。この団地は、「ソウル」首都圏より「中小企業型機械工業」を誘致受容し機械工業を専門化・系列化すると同時に技術集約的団地に開発し、誘致業種としては、機械製作業、機械加工業、組立金属業等となっている。

最終に、「長項・庇仁臨海工業地区⁽⁴⁾」は、「西海岸臨海工業地帯形成」の「工業開発拠点基盤」の造成の一環として重化学工業基地に開発するのである。この工業地区は、そのまむかへの「群山臨海工業団地」と連繫し、主要基幹工業立地として製鉄・非金属の銅製錬工業の適地を開発する。その適性的な業種は、基礎資源型工業の製鉄・製鋼、金属加工、非鉄金属、パルプ製紙、ガラス工業等で内陸工業との系列化を図ることをめざしている。この工業地区の用地0.98km²を「地方工業奨励地区」に指定し1991年まで開発完了する予定である。

注(1)拙著：「韓・中共貿易と群山港の基盤造成」、『韓国港港経済学会誌』、1986. 2.

pp. 95~118参照。

(2)国土開発研究院、「国土開発長期構想」と忠清南道、「道建設総合開発計画」参照。

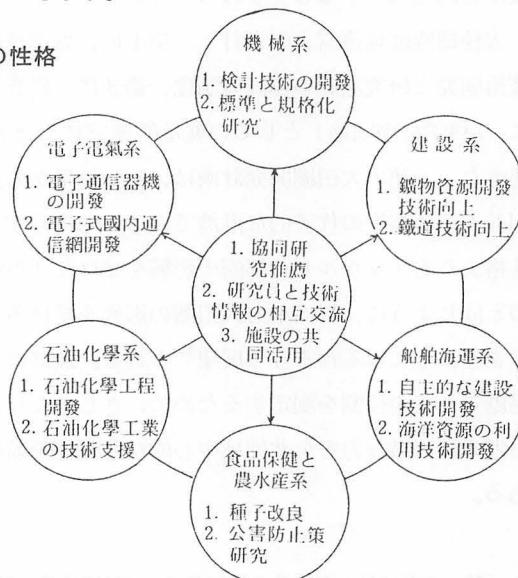
(3)忠清南道、「道建設総合開発計画」参照。

(4)群山市、「群山都市長期総合開発計画」参照。

(2) 技術開発促進と大徳研究団地開発計画

前述したように、忠南道（二大田園）の工業化計画を概略したわけであるが、工業化をより効率的に支えるためには、なんといっても技術開発が併行されなければならない。したがって、技術需要の充足をねらい、国家最高水準の技術開発計画によって忠清南道の大徳郡に「大徳研究開発団地」を設定するにいたったのである。この「技術開発計画」は、大田園産業開発には勿論、その周辺地域に及ぼす波及効果を考慮したら、特に、群山港の背後地（広域的）産業開発に肯定的な影響を及ぼすようになることは再論の余地がないことは明らかであろう。

図2 研究団地の性格



「大徳研究団地総合開発計画⁽⁵⁾」は、1973年から開発事業を進め1978年第1段階の事業を遂げた次第である。「団地」の西側は、「韓国標準研究所」、「韓国化学研究所」等の研究機関と「忠南大学校」、「昌城学院」等の教育機関が立地され、「韓国エネルギー研究所大徳分所」を北側に配置されて以来、研究活動機能を本格的に發揮しあじめている。この「研究団地」の開発は、国家最高水準の技術開発政策に基づき「大田」都市圏の開発支緩の充足とともに、その周辺地域の開発に及ぼす効果を期待しつつ、「ソウル」首都圏の過剰肥大症よりその構成の一部を大田圏中心に分散受容しようとする政策的事業である。

① 大徳研究団地開発の基本方向： 第1に、頭脳産業基地としての研究と教育の核心的機能を發揮し、専門分野の科学者、技術者等の頭脳集団を形成し、第2に、研究と学問を生活化する基地として研究所と住民機能を同様に配置し、第3に、研究及び科学公園団目の「イメージ」を浮び上げ、生産緑地と自然景観を最大限に保ちつつ、研究と教育機関を入住配置し、第4に、研究と教育機関の効率的利用と生活化を図るための「都市計画」と「団地計画」技法を開発導入することをねらっている。

② 大徳研究団地運営上の方針： 第1に、先進技術導入の合理化、第2に、技術開発と研究活動の協同体制化、第3に、研究・開発投資の効率化、第4に、「科学公園団地」としての展示的運営につとめるという。

うえで述べた、一連の大田圏開発計画は、その効果から見たら、仁川港が群山港と相並んで西海岸の代表的な港湾であるにも拘らず、仁川港は、「地方港」の性格よりも「ソウル」首都圏の影響を受けた「首都港」の性格を帶びているのと同じように、群山港も大田圏の影響を受ける「第2首都港」の機能を發揮するようになるだろうと展望⁽⁶⁾される。最終に、群山港の最小限の国際貿易港としての役割を測定するために、さしあたり、大田圏をぬきにして、群山港の輸出潜在力を全北地域中心的な背後地を前提に推定して見るつもりである。

注(1)拙著：「韓・中共貿易と群山港の基盤造成」、『韓国港湾経済学会誌』、第2輯、

1986年2月, pp.95~118.

(2)国土開発研究院、「国土開発長期構想」参照。

(3)忠清南道, 「道建設総合開発計画」参照。

(4)群山市, 「群山都市長期総合開発計画」参照。

(5)忠清南道, 「道建設総合開発計画」参照。

(6)群山港の「国土中心港開発」に対しては, 1986年2月28日付の「朝鮮日報」, 「全北日報」の記事をはじめ, 特に, 1986年3月3日付の「中央日報」は「群山港, 『国土中心港』に開発せよ」との特別記事が掲載された。

5. 群山港の輸出潜在力推定

(1) 群山港の輸出計画方向

先ず, 群山港の輸出計画の方向⁽¹⁾を国家の通商政策の基調と関連しつつ, 次の如く指摘しうる。①世界的貿易障害を克服し輸出構造の改善・合理化をはかる。②対中共輸出用精密機械と基礎化学製品を集中生産する基盤を構築する。③先進技術の導入と高級技術人材の養成につとめる。④専門化の促進と海外市場においての国内企業間の過当競争の止揚をはかる。⑤軽工業製品の高級化と新製品開発を通じて先進国の輸入規制と開途国間の競争に対応する。⑥有能なセールス人材の養成と Marketing 技法の開発と専門経営者の養成を旨とする。このほかにも, 輸出原材料の適期的確保, 金融支援等の政策的配慮を多岐に指摘可能であろうが, ただ, こうした政策的方向は, たんに群山港にかぎった輸出支援政策ではなかろう。

第2に, 群山市の工業輸出規模を見たら, 工業輸出成長率は, 全国平均よりやや高い15.9%に予測し, その規模を1978年の105,902千ドルから目標年度2001年には2,936,925千ドルに大幅な増加を計画している。また, 軽工業と重化学工業の構成比は, 1978年の85:15から2001年には30:70として, 重化学工業の比率を高めていることが目立つ。

以上は, 「群山臨海工業団地」を中心に予測した工業輸出計画に関する数値であるが, つぎは, 群山港の港湾需要量を総物流量と施設許容物流量に分

けて推計しているものである。

注(1)群山市が「国土開発研究院」に委託して作った「群山都市長期総合開発計画」
という「報告書」による。

表1 群山市輸出展望

(単位：千ドル)

区分	1978		1981		1986		1991		2001	
	輸出額	%	輸出額	%	輸出額	%	輸出額	%	輸出額	%
計	105,902	100.0	154,556	100.0	413,592	100.0	1,035,260 (20.1)	100.0	2,936,925 (11.0)	100.0
軽工業	90,355	85.3	114,754	74.2	222,917 (14.2)	53.9	408,844 (12.8)	39.3	878,140 (8.0)	29.9
重工業	15,547	14.7	39,802	25.8	190,876 (36.7)	46.1	628,417 (26.9)	60.7	2,055,785 (12.6)	70.1

注：注：()数次は期間別、年平均、増加率を表す。

資料：群山市、群山都市長期総合開発計画

(2) 群山港の港湾需要推計

群山港の港湾需要を算定するにあたって^①、海運物流量は、これを国内海運物流量と国際海運物流量に区別する。ここでも、沿岸部門と外港部門に分類して、群山・長項港の海運物流量を多重回帰分析法を使い、比較的に信頼度が高い方程式をつぎの如く誘導した。ここに使用した数値は、全州圏だけの第1、2次産業の生産額であるGRP、GNPの総輸出額である。

表2

$$\log Y_1 = 0.938 \log X_3 + 0.356 \log X_4 / X_5 - 4,157$$

$$\log Y_2 = 0.733 \log X_1 + 0.563 \log X_2 - 9,573$$

Y_1 ：外港物流量

X_3 ：全州圏GRP

Y_2 ：沿岸物流量

X_4 ：総輸出入額

X_1 ：一次産業GRP(全州圏) X_5 ：GNP

X_2 ：二次産業GRP(全州圏)

この模型によると、群山・長項の1991年の海運物流量は、1977年の5.4倍、2001年には17.0倍に増加する。しかし、全国海運物流量に比べた全州圏の占有率は、1991年に2.4%、2001年には3.3%で意外に低く計測している。この比率は、群山港の直接的背後地である全州圏（＝全北道）に限った海運物流量に関する数値であることを考慮したら、大田圏まで含むばあいは、全く異った結果をもたらすであろう。

ついで、群山港の実質的な施設需要物流量を推定することである。一般的に、港湾施設測定においては、港湾の施設能力は客観化が可能な指標として、荷役能力を主に使用する傾向がある。それゆえ、本計画においても、港湾施設許容貨物量を導き出して年度別の荷役能力を算出したのである。施設許容貨物量は、総貨物量から油類品目及び木材品目等々を除いた実際的港湾施設が有する物流量である。群山・長項港の将来の施設許容貨物量の推計は、先たって推定した総貨物量を従属変数とし、つぎの如き単純回帰方程式を導入して求めたのである。

$$Y = 0.2516176 \times 227$$

Y：施設許容物流量

X：総海運物流量

この模型により、群山・長項港の施設許容物流量とこれに対応する荷役能力の増減を「表3」に表している。総荷役能力は、1991年の2,118千M/T

表3 群山港の施設許容物動量と増設規模

(単位:千トン)

区分 年度	全 国 施設許容物動量	群山港許容 荷役能力 1)	増設 規模	備 考
1977	560	540(68.9)	—	長項 244
1981	1,150	805(70.0)	—	既荷役能力 群山 540
1986	1,894	1,421(75.0)	—	既存荷役能力 1,540
1991	2,716	2,118(78.0)	578	
1996	4,756	3,805(80.0)	2,265	
2001	7,596	6,304(83.0)	4,764	

注 1) 群山港 占有率(%)

資料：群山市、「群山都市長期総合開発計画」

から2001年には6,304千M／Tに増大し、荷役施設規模は、1991年まで1,576千M／T、2001年までは4,186千M／Tに増えて、2001年の荷役能力は、現在の仁川港と同じ水準に達することを予測している。

群山港の港湾需要の推計には、さきにも触れたように、全州圏だけの貨物量を前提して作成した模型である。これから、実質的な国土中心部である大田圏まで群山港の背後地に包むばあいは、群山港の貨物需要は、より拡大されることが推定できる。

注(1)群山市「群山都市長期総合開発計画」、『群山港の港湾需要測定』参照。