

環黃海經濟圈構想と港湾について

中本 昭夫

(佐世保市役所)

目 次

1. はじめに
2. 黄海の概要
3. 黄海沿岸各港の概況
4. むすび

1. はじめに

黄海は、朝鮮半島と中国大陆の間にあって、湾状をなす海域である。その黄海を、地先とする各国が、相互の経済利益のために共通の舞台として、積極的に利用すべきであるという意見は、日中戦争当時においても、心あるわが国の政財界の一部の人々から提唱されていた。

しかし、当時のわが国の政府は、すでに朝鮮半島を植民地とし、中国大陆の東北地区（旧満州）を支配し、さらに軍事力を背景にして中国全土にも食指を動かして、潜在する豊富な資源の支配を試みたが、黄海沿岸諸港、特に中国大陆側の港湾未整備と、それら港湾と陸上交通施設との結節に課題が多く、実現しなかったと言われている。

それら中国大陆側沿岸諸港は、西欧列国の租借地（港）として開発されてはいたが、地理的には点的な位置を占めていたので、第二次世界大戦中に、わが国が軍主導によって、西欧列国に代って軍事拠点としたものの、軍事目的以外では、点的にのみ機能する港湾であったため、その利用効果は、極め

て薄いと判断されていた。

そのような過去の経緯をふまえ、現在の黄海沿岸諸国（日本、韓国、北朝鮮、中国）の重要性を再点検して、新たに環黄海経済圏確立のための構想を提唱することは、現在のわが国、特に九州西北部諸港にとって、有意義である。

現在のわが国の港湾事情は、大都市港湾を中心にして開発が進み、大都市に産業と人口が集中して、他の地方の港湾の利用が鈍化し、その地域の経済活動は停滞して、既存の港湾施設の遊休化が目立っている。

こうした片寄り現象による人口の過密化と過疎化は、さらに進行しつつあり、かつて、港湾を都市の中核機能として発展してきた地方の港湾都市は、大都市＝大港湾偏重の施策によって、住民の「港湾都市」に対する自負や関心の喪失が顕著となり、苦境にたたされつつある。

特に九州西北部の諸港湾都市では、今後の都市経営に、港湾を都市の中核機能として組み入れるべきか、どうかについてさえ躊躇している。

大都市中心の陸上交通網整備などにみられる片寄り現象は、地方の港湾を点的に機能させたことになり、その点、韓国の方の港湾や中国の黄海沿岸諸港と類似している。

そのような現況の中で、九州西北部の各港湾都市が、一衣帶水の黄海沿岸諸国に対して関心を示すのは当然であるが、その関心も港湾の利用を前提としたものではない。

それは、港湾に対する期待感の低下によるもので、港湾の利用についての関心は、港湾関係者のみに極限されつつある。

このような港湾都市住民の意識の変化を重視しながら、環黄海経済圏構想と港湾について若干の意見を提起する。

同根文化圏にあると言われる、わが国、韓国、北朝鮮、中国の黄海沿岸地域は、海洋国、半島国、大陸国という異なったそれぞれの地理的、地形的条件によって、同根同質の文化が枝分れし、さらに長い歴史が積み重ねられ、異質な文化を醸成してきたのであるが、同根文化を土台とし今日に至っている歴史的な事実は無視することができない。

しかし、わが国では、文化的概念によって分類される民族と、法的概念によって分類される国民との相違認識が乏しく、同根文化を否定する場合が多い。

黄海を囲むわが国、韓国、北朝鮮、中国は、個性の強い風土によって、同根文化を分母としながらも、その分子構造を変化させ、第二次世界大戦が終結した1945年以降は、それぞれの国が政治体制を一変し、経済、文化などあらゆる面でも、さらに異質化したが、同根文化による深層心理の連携は断たれていない。

文化とは、物を媒体として、人間の心が振れ合うことだと言われ、同一文化圏は、その意味では、自からその領域に限界を有し、現在の関係国を同一文化圏と判断することは不可能であるが、物を媒体として、ある分野での部分領域の拡大による、新しい文化圏なり、共通意識なりを創生することは、同根文化の脈絡がある限り可能である。その手段として貿易ほど有効なものはない。その方法の模索を早急に開始すべきであろう。

黄海を取り囲む関係国が、黄海を再認識して、港湾を中心に、黄海の直接、間接利用に意を注ぐことは無意味ではない。1986年2月、長崎県が黄海交流構想を打ち出し、すでに韓国、中国とも打合せを行なっている。その成果を注目すべきであろう。

2. 黄海の概要

(1) 黄海の範囲と特質

朝鮮半島と中国大陆の間に湾状をなす黄海は、南南東に向けて大きく開け、東海（東支那海）に接しているが、その境界は明確ではない。

黄海と東海の境界については、①韓国の濟州島と長江（揚子江）口とを結ぶ線、②わが国の長崎と長江口とを結ぶ線の二説がある。

また、黄海は、東海の一部分であるとする考え方もあり、メキシコ湾、ベンガル湾といった間口が広い海湾の例からすると、黄海は東海のひとつの湾という考え方もある。

黃海の形状は、陸地に向けて深く入り込んでいるので、明らかに湾ではあるが、黃海を取り囲む陸域が複数国であるため、海として認識され、カスピ海、紅海などの例と同様に判断されている。

一般的には、水域を囲む陸域の間口の両端の海上距離を半径とする円の面積より、陸域に囲まれた水域面積が広い場合を湾として規定すべきであろう。

黃海が海であることは、現在の韓国、北朝鮮、中国といった実質沿岸国にわが国を加える論拠としても好都合である。

また、黃海には、遼東半島と山東半島を入口とする湾状の水域がボツ海と呼称され、そのボツ海の中に遼東湾が存在するなど歴史的な呼称（領海3海浬時代の）がそのままとなっている。

そのボツ海を除いて、黃海の広さは、40万～60万km²で、黃海の名称は、黄河、長江などから大陸黄土の流入によって、海水が黄緑色であることから呼称されている。

また、季節によっても異なるが、海水の塩分濃度及び透明度によって、黃海と東海が区別されるとも言われている。

黃海の平均深度は、-44mと浅く、海底は中国大陆側から朝鮮半島側に深く傾斜しているため、中国側が浅く、陸岸から90kmの水域で平均-10m程度の水深となっている。

また、朝鮮半島側は、水深はかなりあるものの汐の干満の差が激しく、同半島の南西岸の多島海域では、汐流が特に急である。^[1]

本論では、わが国を黃海沿岸国としているので、黃海がどの範囲であるかその枠組をまず明確にしなければならない。そのためには、歴史的な考察も必要であるが、まず地形的、地理的な判断をしなければならない。

本論における黃海は、わが国の九州西北部が、朝鮮半島の延長線上にあることから、日本海と黃海の境界を、韓国の釜山と下関を結ぶ線とし、長江口と長崎を結ぶ線を黃海と東海の境界とした。

これは、1941年に黃海經濟連盟本部が極秘として発行した黃海經濟要覧に列記されている港湾を参考としたものである。

こうした黃海の範囲は、經濟圈構想には、極めて重要な要素となる。

(2) 黄海の利用

黄海の利用は、朝鮮半島と中国、朝鮮半島とわが国との間では、かなり古くから行なわれてきた。特に、遣新羅使、遣隨使、遣唐使時代の船舶による往来が、わが国では有名である。徳川幕府による鎖国体制確立以後、わが国は、中国（当時清国）、オランダの交易船に限って、長崎港への寄港を許していたのであるが、韓国との間では、非公式ではあるが、対島を中継して釜山港との交易を行なっていた。

その頃の主航路であった長崎一上海、九州及び中国地方西北部各港と釜山の線は、黄海と東海、黄海と日本海の境界線と一致する。

わが国が、正式に黄海を舞台として活躍を開始したのは、1875年であるが、それ以前にすでに、中国（清国）の黄海沿岸諸港は、広州湾外でのアロー号事件を理由として、天津条約が結ばれていて（1858年）英、米、仏、露の西欧列国によって牛莊港（現營口港）が、さらに太沽事件によって北京条約で天津港、大連港、1862年には芝罘港（現煙台港）が開港していた。

それまで、中国大陸の上海以南にのみ着目していた西欧列国は、競って黄海沿岸諸港に権益を求めはじめ、朝鮮半島、さらには、わが国へと視点を向け、黄海沿岸とその背後地を東洋の一経済資源ブロックとして、世界的な視野で認識はじめていた。

当時、鎖国状態にあったわが国、半大陸指向の韓国、大陸中心主義の中国（清国）では、黄海海域の直接利用はとともに、間接利用には消極的であって、西欧列国による外的刺激に対応する能力が欠けていた。

そのために貿易もさることながら、船舶とは密接不可分の港湾に対する知識も乏しく、開港はしたもの、港湾の整備を西欧列国に委せるか、その技術指導を受けざるを得なかった。

特に、中国（清国）では、港湾構築国が、そのまま貿易の主権を握るとともに、港湾とその背後地を租借し、内陸部への支配拠点とした。

その頃、韓国は、英、露両国の技術者の指導によって開港の準備を行なっていたが、鎖国状態にあったので、黄海の南東に位置するわが国へと、列国の視点が移された。

その後、わが国は、近代国家をめざし、海洋国として自立するため、長崎、新潟、函館、横浜、神戸の5港を正式に開港した。

わが国の初の外国航路開設は、1875年で、当時の三菱商会が、米国の太平洋郵便汽船の横浜—上海航路の航路権を買収してはじまつた。

その1年後（1876年）には、英国の船会社が、横浜—上海航路を開設し、三菱商会との激しい運賃ダンピング競争の末、英国の船会社が撤退し、それを契機として、三菱商会は、郵船汽船三菱会社と改称し、横浜—上海航路の基盤を確立した。^{②)}

1880年、わが国の船会社が、韓国の釜山と元山を経由するシベリア航路を開設し、さらに、黄海を中心とした北清航路を開いて海運国としての実質的なスタートを切った。

黄海は、わが国海運界搖籃期の舞台となった。そのとき、すでに天津港、芝罘港（現煙台）は英國が、大連港は露國（現ソ連）が完全に支配し、上海港は、西欧列国が共同支配をしていた。

日本郵船と大阪商船の競合時代に入って、長崎—仁川航路、長崎—釜山—シベリア航路、神戸—北清航路が開設され、西欧列国との間で黄海利用による利益拡大とその保護、戦略拠点獲得競合が、韓国南西岸で展開されはじめ、わが国も、視点を韓国へと向かた。

その後、わが国は、日清、日露の両戦争で勝利を収め、朝鮮半島及び中国東北地方（旧満州）をも支配することとなった。その結果、わが国は、黄海沿岸の馬山、麗水、木浦、郡山、鎮南浦（現南浦）、新義州の各港を、日韓併合以前に開港させ、中国東北地区の安東港（現円東）と共に、わが国の戦略目的に従って利用しはじめた。

また、中国の青島港は独国、コロ島港は、仏国が構築開港した。

第一次世界大戦以後、わが国は、実質的に黄海沿岸諸港を支配し、黄海は、わが国の独壇場となったが、船舶の大型化や荷役の効率化という課題を克服するまでには至らず、港湾の開発も進まなかった。

しかし、釜山、仁川、大連、營口、青島、上海の各港は、当時としては港湾施設も充実していたので活用されたが、海上と連結する陸上輸送は、鉄道

中心で、しかも長距離であるため、軍事優先となり、一般輸送には限界があった。

資源に乏しいわが国は、馬山港、麗水港、木浦港、群山港を整備して、食糧移出港、南浦港（旧鎮南浦）を工業港とし、新義州港、丹東港（旧安東）を木材移出港として、さらに營口港、コロ島港を石炭取扱港としたものの、中国東北地区（旧満州）を除く、中国の諸港は、軍事目的以外には利用されなかった。

その後、わが国による大陸資源の開発が進み、鴨緑江を挟んだ中国と朝鮮の国境に、大東溝港（旧満州）、多獅島港（北朝鮮）の整備と開発を進めたが、完成に至らず第二次世界大戦の終焉となった。

第二次世界大戦の終焉によって、わが国をはじめ、韓国、北朝鮮、中国それぞれの国の政治体制の変革により、経済、文化など、あらゆる分野での急変をみて、黄海沿岸諸港の利用が低下し、釜山港、仁川港、大連港以外は衰微した。

中国と韓国の港湾再整備開発が急となったのも近年で、わが国との格差は、かなり大きい。

注(1) 「海洋の事典」東京堂 286p.

(2) 「海の日本」博文堂 M35発行 15p.

(3) 現在中国では、「東支邦海」を「東海」と呼称し、韓国では、「朝鮮海峡」を「大韓海峡」、「日本海」を「東海」、「中国」を「中共」、「台湾」を「中国」と呼称している。

3. 黄海沿岸各港の概況

(1) 港湾の分類

本論では、わが国の九州及び中国地方の西北部が、朝鮮半島の延長線上にあることから、前述のとおり、黄海圏を長崎—上海、下関—釜山を結ぶ線の内側水域及びその沿岸地域とした。

これは、1940年に黄海經濟連盟本部が発行した要覧を参考としたものである。

この黄海經濟圈構想は、世界經濟の一単位ブロック化を意企するものであるが、この構想の実現はともかくとして、実質的活動が行なわれるとなると、わが国がこの圏内にあることと、ないことでは大いに意味が異なる。

黄海經濟連盟の要覧の序説には「世界經濟のブロック化は、吾々の好むと好まざるとに拘わらず、今や必至のすうせいである」と記され、さらに「本書は、黄海を繞る港湾都市の現状を審にして、相互の認識理解を深めんとする目的をもってまとめられたものであるが、何分その取扱わんとする事項が、軍機保護法或は軍用資源法、秘密保護法に抵触すること多きため、隔靴搔痒の感あるをまぬかれなかつたが、法の許す範囲内において是正を加えて、他日の完璧を期したい」と記されている。

このように戦時に発行されたものとはいえ、黄海を場とする交易について、軍事色を抜きにした純粋な意味での強い関心を示していたことが評価される。

同要覧では、次の各港が黄海に関係あるものとして挙げられている。

韓国：釜山、馬山、麗水、木浦、群山、仁川

北韓鮮：海州、鎮南浦、新義州

中國：大連、天津、青島、芝罘

日本：清水、神戸、今治、関門、博多、若松、唐津、佐世保、長崎

以上の港湾を中心に、新らしい要素を加味して、次のような分類を試みた。

国別	A群	B群	C群
韓国	釜山 仁川	麗水 木浦 群山	馬山
北朝鮮	南浦	海州 龍岩浦（多獅島）	新義州
中國	大連 天津 上海	營口 秦皇島 青島 連雲 煙台	丹東 (大東溝)
日本	関門 北九州 博多	長崎 佐世保 唐津	厳原

A群 主として、圏外との貿易を行なう国際港湾

B群 主として、圏内での貿易を行なう港湾

C群 補完港

以上の中、黄海経済圏の主港湾はB群とする。その理由は、次のとおりである。

(ア) 港湾施設の均質均等化が容易である。

(イ) 地方都市の港湾である。

(ウ) 第一次産業または軽工業地域を後背地としている。

(2) 国別港湾の概況

(ア) 韓国の港湾

朝鮮半島の南部を占める韓国は、約12,000kmの海岸線を擁し、黄海圏にある釜山から仁川までの海岸線は、島々を除いても約8,000kmに達する。それは複雑な海岸線の凹凸によるもので、直海路は約700kmに過ぎない。その700kmの間に、木浦港、群山港などがある。

韓国の港湾は、1876年の日本との修好条約締結後の開港であり、群山港のように日韓併合以後、わが国によって整備開港された港湾もある。

朝鮮半島は、日本海に面した東側に山脈が縦走し、黄海側に平野が拡がり、河川は、すべて黄海に向って流れている。南側に位置する釜山港と木浦港が、前面の島々を利用した天然の良港であるのに対して、群山港、仁川港は河口港で、釜山港を除いては自然条件は必ずしも良好とは言えない。現在ではソウル—釜山間の陸上交通が、国民生活の動脈となり、釜山及び仁川が韓国を代表する港湾都市として発展し、その両市と動脈である幹線道路に沿った内陸部の開発が著しく、それに比して、群山、木浦といった既存の港湾は、施設の老朽化などもあって、最近まで重視されていなかったが、ようやく再開発がはじめられた。

このような釜山港、仁川港とその他の港湾との格差は、韓国の国情をそのまま反映したものと言える。

群山港、木浦港の後背地の主産業は、農業と軽工業であるが、それらの産

品のほとんどが内需に向けられ、陸上交通は、それら産地と幹線道路を中心 に発達しているが、港湾とは結びついていない。馬山港の場合は、外国企業 誘致が成功した団地を擁し、釜山港の補完港として利用されている。

韓国の港湾は、すべて、国の直接管理であり、港湾所在地首長の権限外 であるため、地域住民の港湾に対する関心は極めて低い。

最近に至って、地方の港湾の開発などについて、積極的に提言する学者が 多くなり、黃海沿岸の港湾開発にも意欲がみられはじめた。

朝鮮半島は、北工南農、また東林西野の地勢にあって、韓国のは、農 産物を除いては資源も乏しく、釜山、仁川、大邱、大田といった主要都市以 外では、小規模の一次産品加工業があるに過ぎないので、木材、石炭といっ た海外依存度が高い資源を木浦、群山の両港で取扱わせ、合わせて、工業立 地を図る計画もある。それらは、対岸に位置する中国との貿易に照準を合 わせている。

(イ) 北朝鮮の港湾

朝鮮半島の北部を占める北朝鮮では、日本海に面した元山港、清津港など に比較して、黃海に面する港湾の利用は、それほど活発ではない。海州港を 除いては、西朝鮮湾に面した南浦港、そして新義州港の代替港である竜岩浦・ 多獅島港が有名である。

南浦港（旧鎮南浦）を、わが国が1902年に軍役港として開港した以外は、 すべて、1925年以降、わが国が港湾の整備を行なった。

黃海に面する北朝鮮の港湾は、わが国が、中國大陸の支配を意企して開港 したもので、南浦港が大同江、新義州港が鴨綠江と、それぞれ、河川、河口 に位置している。これは、いずれも干満の差と内陸部からの木材、鉱産物の 輸送が河川に委ねられたからで、河海交通の拠点として、両港の後背地が都 市として発展した。

黃海側は、比較的に平野は多いが、国土の殆んどが山岳地帯で、農耕面積 は、国土の2/10にも及ばない。このような地理的、地形的条件によって、 林業、鉱業が特に発達し、港湾の開発より、国土拡張のための埋立てによる 土地造成が盛んである。

港湾の利用は、5,000トン以下の船舶が中心で、中国をはじめ共産圏諸国との貿易が主であるが、自由諸国との民間ベースの貿易も行なわれている。

かつて、木材や農産物の輸出港として活発に利用されていた新義州港は、上流のダム建設により鴨緑江の水量が減少し、河口の龍岩浦港などに、その使命を移している。

北朝鮮と中国との貿易は、主として鉄道によって行なわれ、首都平壌の門戸である南浦港が工業港として、利用されている。

(イ) 中国の港湾

黄海に面する中国の港湾については、高見玄一郎氏の本学会での研究報告⁽¹⁾や鳥居幸雄氏の「中国の港湾と物流」⁽²⁾において詳細に述べられているので、前述のB群に属する港湾について記してみたい。

中国の港湾の特徴は、大陸形の河川、河口港が主体をなしているが、黄海沿岸においては、必らずしも、河川、河口港ではなく、軍事拠点的な地形を利用した港湾が多い。それらは、すべて、かつて諸外国によって開港されたもので、大連港（露）コロ島港（仏）煙台港（英）青島港（独）營口港（英）丹東、大東溝港（日）などがその例である。

B群に属する營口、秦皇島、煙台、青島、連雲の諸港のうち、煙台港を除いては、石炭の取扱が目立ち、秦皇島港が海外輸出、その他は、国内移出が主となっていて、陸上輸送施設の未整備と長距離輸送のメリットを海運によって活している。また、それぞれの港湾が、その広大な後背地を擁していることから鉱物資源、木材、雑貨など、逐年取扱量を増加させている。

それらの港湾は、最大水深-9mで、7万トン級船舶の接岸施設もある。将来に向けて港湾の整備を積極的に進めているのが現況である。

(エ) 日本の港湾については割愛する。

注(1) 高見玄一郎稿「中国経済体制改革と上海港」日本港湾経済学会年報、S61、

No.24 p.201~218.

(2) 鳥居幸雄著「中国の港湾と物流」日本海事新聞社発行、S61.

4. むすび

環黄海經濟構想の実現については、わが国では、各國の政治体制の相違を理由に、不可能であるとする意見が支配的であるが、北朝鮮を除く関係者の間では、実現に向けて努力すべきことであるとする意見が存外に多いと言われている。

沿岸国港湾の有効利用は、経済上の問題だけでなく、共通の意識を育てるための相互理解を深めるのに役立つもので、これまで、それぞれの生活の中に潜在させていた異なる価値感を、同根文化圏にあるという意識を基盤として再考し、ものを媒体として、心の振れ合う新文化圏をも創造することとなる。

そのために、かつて、わが国が執った政策などは、完全に排除しなければならない。

この目的を達成するためには、息の長い努力と忍耐が必要で、政治体制の相異からくるそれぞれの国の港湾の管理、運営、建設整備などについて、それぞれの国の特色を活しながら、協力し合うことが最も大切である。

具体的には、各港湾内に、圈内貿易地区と圈外貿易地区を区分し、圈内貿易地区における関税、防疫、港湾管理をはじめ、港湾諸作業などの均質均等化を図ることが必要である。

これまでのわが国の対韓国、中国への資本参加や技術援助が、短期的な視野にたっていたことを反省し、長期的な視野にたって、次のようなことを順次実現してゆくことも必要である。

- (ア) 港湾を中心とした行政、経済の分析調査と情報の交換
- (イ) 港湾の均質均等化のための共同研究
- (ウ) 港湾関係者の人事交流、研修
- (エ) 港湾を中心とした文化行事の相互定期開催
- (オ) 船舶を利用した見本市の巡回
- (カ) モデル港の指定
- (キ) 姉妹港の締結など