

第5章 東アジア経済交流推進機構と関門地域

—国際物流拠点とネットワーク形成のための連携—

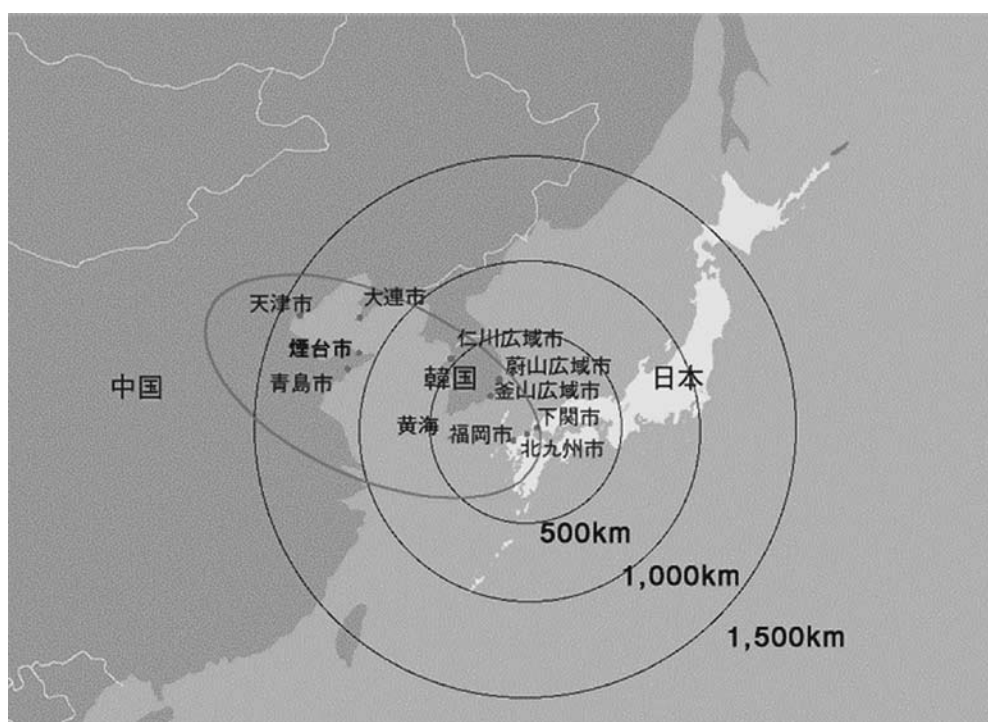
高 嶋 正 晴

第1節 本論文の目的

本論文は、下関市と北九州市の関門両都市が加盟する「東アジア経済交流推進機構（The Organization for the East Asian Economic Development: OEAED）」を取り上げ、関門港（下関港・北九州港）の東アジア国際物流拠点としての能力強化・高度化を念頭に、その活動内容を概観し、今後の発展に向けての可能性および課題の検討を主眼とする。

東アジア経済交流推進機構は、いわゆる環黄海经济圈構想の実現をめざすもので、黄海を囲むように位置する日本の北部九州の3都市（下関市、北九州市、福岡市）、中国の華北・東北地域の4都市（大連市、青島市、天津市、烟台市）、そして韓国の西海岸地域の3都市（釜山広域市、仁川広域市、蔚山広域市）の10都市から構成される。同機構は、1989年に発足した東アジア（環黄海）10都市会議・経済人会議が発展して、2004年秋に成立した。同機構のなかには、物流（ロジスティクス）、環境ビジネス、観光、製造業に関する部会が設置され、各部会で10都市間の連携可能性とそれにもとづいての経済活性化が検討、議論されてきている。

図表1 東アジア経済交流推進機構加盟都市の位置



(出所：国土交通省 編著『国土交通白書2005』ぎょうせい、2005年、63ページより転載。原出所は、北九州市。)

本論文ではとくに、物流に関する部会に着目し、この部会における関門両市およびその他8都市の取り組みや課題について概括し、これを手がかりに、本研究会のテーマである「ソーシャル・キャピタル」の視点を交えながら、東アジア国際物流拠点能力の強化に向けての更なる関門連携の可能性、将来展望について考察する。

本論文の内容構成であるが、次節では、東アジアにおける地域主義の展開と東アジア経済交流推進機構の意義について述べる。第3節では、東アジア経済交流推進機構の組織編制を概観し、「環境部会」、「ものづくり部会」、「ロジスティック部会」、「観光部会」の4部会の活動状況を見る。第4節では、そのうちの1つ「ロジスティック部会」に焦点をあて、その活動内容、取り組み内容を詳述し、検討を加えることとする。第5節では、関門地域共同研究会の全体的な研究テーマであるソーシャル・キャピタル論の視点を踏まえて、ロジスティック部会での今後の関門港の取り組み内容について試論することとしたい。

なお、ソーシャル・キャピタル論については、本号および前号の『関門地域研究』の各所で言及、論及されているが、本論文で前提とする理解は以下のとおりである。ソーシャル・キャピタル論は、社会の中での人々のつながり（社会的関係、ネットワーク）や、そこでの信頼や互酬性に着目するもので、これまで言われるところの産業・生活基盤インフラを指す「社会資本」との区別のために、「社会関係資本」と訳されてもいる。その重要な論点は、人々のつながりやネットワークの形成、およびそこで発揮される信頼や互酬性を強化、拡大、あるいは深化させること（すなわち、ソーシャル・キャピタルへの投資）が社会のネットワーク性やパフォーマンス効率を高めて、社会経済の発展を導く重要な要素となりうる、ということにある。本論文では、こうした観点、とりわけネットワーク論の観点を取り込みつつ、東アジア国際物流拠点としての関門港のさらなる発展に向けて、今後の東アジア経済交流推進機構とロジスティック部会の活動や取り組みについて展望し、政策提言を試みる。

第2節 東アジアにおける地域主義の展開と東アジア経済交流推進機構の意義

(1) 東アジアの地域主義

地域圏としての一体性を強化しようという「地域主義 regionalism」は、いくつかの国々ないし地域が相互の経済地理上の近接性の利を高めたり、経済・産業特性の地域相互の補完性を強めたりしようという試みであり、ポスト冷戦後の世界秩序において重要な動向となってきた。コンセプトとしては、政策主導型 policy-driven と、生産ネットワークを含む市場主導型 market-driven に区別される。後者は、別言すれば、いわば自然に形成される経済圏＝「自然経済圏」(Natural Economic Territory: NET) をベースとするものであるといえる。EU圏、NAFTA圏、アジア太平洋圏を比較すれば、EUが政策主導的で、東アジアはおもに市場主導型、NAFTAはその混合であるとされる¹。

東アジアが市場主導型とされるのは、戦後の東アジアにおける日系やその他アジア系企業を中心とする直接投資および生産ネットワークの広がりを念頭においてのことであるが、他方では、そう

した広がりカバーするような、たとえば、アセアン・プラス・日中韓をベースとする「東アジア共同体」といった大きな地域経済圏の構築には至っていないことをも含意する。というのも、東アジア、とくに北東アジアの国際関係において日中韓各国中央政府の地域主義へのイニシアティブには政治的に限界があるためである。その代わりに、日本海を取り囲む日中韓の沿岸に位置する諸自治体による「局地経済圏」構想が先行してきた。日本の地方自治体は、1978年以降の中国の「改革・開放」政策の展開を受けて、また、世界経済のグローバル化の展開をも受けて、「ローカル・イニシアティブ」を発揮し、自治体外交を展開してきた²。こうしたなか、経済面でのさらなる交流連携とそれによる地元経済の振興をねらったの局地経済圏ないしサブ・リージョナル（下位地域的）経済圏の構想が打ち出されてきた。本論文で取り扱う環黄海経済圏構想はまさしくこうした構想の1つであり、東アジア経済交流推進機構は、環黄海圏構想の実現と当該域内の経済交流連携の促進・深化に向けての取組みの最新段階として位置づけることができる³。

(2) 環黄海地域および東アジア経済交流推進機構会員都市の経済規模と産業構造

東アジア経済交流推進機構の創設時に示された同機構の基本構想によれば、環黄海経済圏は人口2億8,000万人で世界人口の4.7%、域内GDPは1兆1,923億ドルで世界GDPの3.8%、貿易額は4,961億ドルで世界貿易の4%を占めているとのことである（図表2参照）。

図表2から、環黄海経済圏の特徴が垣間見える。人口の点では、メルコスールを上回る規模となっており、また、GDP規模はアセアンおよびメルコスールよりも経済力があることがわかる。また、貿易額を、国をまたがっての生産ネットワークないし経済の広がりを示す1つの指標であると考えれば、環黄海経済圏は世界経済ないし地域経済への統合度がアセアンよりもやや低いと推察される。

図表2 環黄海圏と世界の地域経済圏との比較

地域経済圏	人口		GDP		貿易額	
	百万人	世界シェア %	億ドル	世界シェア %	億ドル	世界シェア %
環黄海経済圏	280	4.7	11,923	3.8	4,961	4.0
NAFTA (北米自由貿易圏)	401	6.7	112,487	36.2	28,326	22.7
ASEAN (東南アジア諸国連合)	511	8.5	8,802	2.8	7,237	5.8
メルコスール (南米共同市場)	234	3.9	9,511	3.1	2,071	1.7
EU	375	6.3	78,475	25.2	44,677	35.7
世界計	5,978	100.0	311,127	100.0	125,037	100.0

(註1) 環黄海経済圏は、日本：沖縄を除く九州地方に山口県を加えたもの、韓国：韓国中国：遼寧省、天津市・山東省・北京市・河北省。

(註2) NAFTA以下は経済産業省九州経済産業局『九州アジア国際化レポート2002』。

(註3) 人口は1999年、GDPおよび貿易額は2000年。

(出所：東アジア経済交流推進機構・ロジスティック部会『第1回ロジスティック部会・資料』より引用。原出所は、

経済産業省九州経済産業局『九州アジア国際化レポート2002』、総務省『日本統計年鑑2003』、各県庁ウェブ・サイト、長崎税関ウェブ・サイト、Korea National Statistical Office『Korea Statistical Yearbook 2002』、中国国家统计局『中国統計摘要2002』。）

以下では、環黄海経済圏の経済規模と産業構造をより詳細に見てみることにする。

まず、環黄海地域の経済規模であるが、九州・山口県、韓国、および中国3省2直轄都市から構成されるものとする、2002年で、九州・山口県は52兆4,237億円、中国の3省2直轄市は39兆6,977億円、韓国は57兆9,771億円となり、合計したG R P（域内総生産）は150兆986億円である。域内で占める比率でみて、もっとも経済規模が大きいのは韓国であり、38.7%を占める。次いで、九州・山口の34.9%、中国3省2直轄市の26.4%となる。

環黄海圏の産業構造であるが、G R P比でもっとも多いのは第三次産業で60.4%、次いで第二次産業35.6%、第一次産業がもっとも少なく4.0%となる。図表3は、より詳細に、環黄海地域を構成する日中韓の各地域の域内総生産と産業部門別の生産高および比率を示したものである。

図表3 環黄海地域の地域別産業構造（2002年度実績、単位100万円、%）

	実 数				構 成 比		
	域 内 総生産	第一次 産 業	第二次 産 業	第三次 産 業	第一次 産 業	第二次 産 業	第三次 産 業
九州・山口	52,423,726	1,236,111	12,118,585	41,173,532	2.3	22.2	75.5
韓国	57,977,145	2,310,757	24,459,391	34,376,999	3.8	40.0	56.2
中国3省2直轄市	39,697,789	2,525,840	17,509,455	16,219,526	7.0	48.3	44.7
環黄海地域	150,098,660	6,072,708	54,087,431	91,771,057	4.0	35.6	60.4

（出所：東アジア経済交流推進機構の第2回ロジスティック部会資料より引用。原出所は、内閣府「県民経済年報」、韓国統計年鑑、中国統計年鑑。）

10都市各々の域内総生産と産業構造については、図表4に示した。まず、会員各都市のG D P（2002年）は、福岡市6兆1,718億円（21.8%）を筆頭に、釜山広域市3兆5229億円（12.4%）、北九州市3兆3,864億円（12.0%）、天津市2兆9,721億円（10.5%）、蔚山広域市2兆8,205億円（10.0%）、仁川広域市2兆8,170億円（10.0%）、青島市2兆1,998億円（7.8%）、大連市2兆374億円（7.2%）、烟台市1兆6,156億円（5.7%）、下関市7,600億円（2.7%）という序列になっており、総計28兆3,035億円（100%）である。

また、先に触れた環黄海地域の産業構造と比較して、10都市の方が第一次産業の比率がやや低く、第二次産業の比率がやや高いことがわかる。10都市の産業構造はさほど均質的というわけではなく、若干（国別に）多様性が見られる。たとえば、日本の3都市は総じて、第一次産業の比率が低く、第三次産業の比率が高いが、第二次産業については北九州市の比率が高い。韓国の3都市、とくに蔚山市で第二次産業の比率が高く、10都市のなかでもっとも高率であるのが特徴的である。この理由の一端は、北九州市および蔚山市では自動車産業のクラスターが形成されていることにある。中国の4都市はいずれも第一次産業の比率が日韓の会員都市のそれよりも高く、その比率は特に、青島市および烟台市においてもっとも高いことが見て取れる。

図表4 環黄海10都市の産業構造（2002年度実績、単位100万円、％）

	実 数			構 成 比			
	域 内 総生産	第一次 産 業	第二次 産 業	第三次 産 業	第一次 産 業	第二次 産 業	第三次 産 業
下関市	759,979	6,111	184,501	620,943	0.8	22.7	76.5
北九州市	3,386,384	5,810	948,050	2,655,879	0.2	26.3	73.6
福岡市	6,171,830	9,166	666,695	5,888,391	0.1	10.2	89.7
釜山市	3,522,870	58,344	970,051	2,581,811	1.6	26.9	71.5
蔚山市	2,280,513	17,348	2,236,530	604,537	0.6	78.2	21.1
仁川市	2,816,964	42,622	1,231,435	1,638,400	1.5	42.3	56.3
天津市	2,972,131	121,716	1,451,753	1,398,662	4.1	48.8	47.1
大連市	2,037,439	171,707	957,934	907,799	8.4	47.0	44.6
青島市	2,199,828	211,467	1,108,442	879,920	9.6	50.4	40.0
烟台市	1,615,635	193,673	841,000	580,962	12.0	52.1	36.0
環黄海10都市	28,303,572	837,964	10,596,390	17,757,303	2.9	36.3	60.8
環黄海地域	150,098,660	6,072,708	54,087,431	91,771,057	4.0	35.6	60.4

（出所：東アジア経済交流推進機構の第2回ロジスティック部会資料より引用。原出所は、内閣府「県民経済年報」、韓国統計年鑑、中国統計年鑑、各都市統計。）

本論文がとくに焦点をあてる物流との関連でいえば、域内の物流・輸送の需要を構成するとみられるのが第一次産業および第二次産業の域内総生産である。これらについてみると、まず、10都市では、第一次産業が8,380億円、第二次産業が10兆5,963億円、計11兆4,343億円となる。また、より広域的な環黄海地域では、第一次産業が6兆727億円、第二次産業が54兆874億円、計60兆1,601億円の規模となり、域内総生産の4割弱を占める。

(3) 東アジア経済交流推進機構の重点課題

東アジア経済交流推進機構がその機構創設にあたって、環黄海地域の発展を念頭に、重点的に取り組む課題としたのは、次の①～⑤である。

- ①地域限定版「東アジアFTA創設」の推進：会員都市の港湾における通関手続きの円滑化や（取引）コストの低減などを通じて、実質的な貿易円滑化や投資環境の改善を推進し、FTA（自由貿易協定）に比類する経済効果を実現。
- ②環黄海環境モデル地域の創出：環境保全と産業活動の両立によって地域大の循環型社会を創出し、環黄海地域を世界的な環境モデル地域に。
- ③ニュービジネス創出システムの構築：産業クラスターの育成とそれを支援する仕組みづくり。会員都市の規制緩和実現とビジネス環境の整備。
- ④環黄海観光ブランド戦略の展開：「環黄海イヤー」などの大型観光キャンペーンの実施。
- ⑤技術交流・人材育成プラットフォームの形成：技術系大学の共同研究などの学術交流の推進や産学連携機関のネットワーク化を通じての国際的な産学連携の推進。

これら一連の課題に対応して、後述するように、「環境」、「ロジスティック」、「ものづくり」、「観

光」の4つの部会が設置されることとなる。これら4つの分野は、機構の基本構想によれば、環黄海圏地域の基幹産業およびインフラとして各々重要分野と位置づけられるが、これらは単に同列にあるのではない。研究開発（R & D）をその上流、リサイクルを下流とする環黄海経済圏のバリュー・チェーン（価値連鎖）がそもそもの構想としてあって、各々はその連鎖において核をなす重点産業分野であり、相互に関連性をもった分野であるとされる。ここには環境に配慮した新しい産業・経済・ビジネスモデルの構築への意識がうかがわれ、こうしたトータルコンセプトの水準の高さや視野の広さ、先進性は高く評価される。

(4) 東アジア経済交流推進機構の意義

以上見てきたように、東アジア経済交流推進機構は、EUやNAFTAのような先行する地域経済圏の取り組みのように国家を主体とする交流・連携ではなく、その下位地域である地方自治体間の交流・連携をはかる枠組みであるところに重要な特徴があり、それはまた、グローバリゼーション時代の地域経済運営に示唆を与えるものでもある。確かに、たとえば物流面では、このように国が主役でないことによって港湾インフラの整備が思うように進まなかったり、あるいは、国主体のFTA/EPA交渉ほどには貿易関連手続きの円滑化が進展しなかったりと若干の難点が目についたりもする。しかし、国からの制約になるべく縛られない形での実務面での会員都市間の連携による創造的な試み — たとえば物流面での取引コストの低減への着目など — を通じて、そうした難点を相殺しうる効果を持たせようとしている点は大いに評価されてよいだろう。自治体によるこうした自主自発的な努力の積み重ねは、グローバリゼーションの時代の地方港湾および地域経済の競争力の強化に大いに資するものと思われる。

第3節 東アジア経済交流推進機構の沿革と組織

(1) 東アジア10都市会議から東アジア経済交流推進機構へ

東アジア経済交流推進機構は、東アジア10都市会議および経済人会議が発展したものであることはすでに述べた。これら会議のそもそもの発端は、1980年代後半に北九州市が設置した国際東アジア研究所が1989年から研究を進め、1991年に提案した環黄海経済圏構想にある。この構想は、黄海沿岸の都市の経済的な相互補完性を認め、これを都市間交流・協力を通じて強化し、各都市の経済振興、競争力強化につなげようというものである。以後、この環黄海重視の方向性は、経済産業省九州経済産業局からの支援もあって、北九州市および下関市の国際化政策を大きく規定することとなった。

さて、この提言を受けて、北九州市と下関市が共同で、各々の交流都市、すなわち、下関市の交流都市であった釜山広域市と青島市、北九州市の姉妹都市であった仁川広域市と大連市に、有識者らによる会議（知識人会議、専門家会議）と民間経済人による会議（経済界代表会議）の開催を呼びかけた。こうして、これら6都市を会員都市として、1991年11月28日に「東アジアの環境と環黄海経済地域の協力の可能性」をテーマに知識人会議が、翌29日には「東アジアの発展と都市間協

力の展望」をテーマに経済界代表会議（後に「経済人会議」と名称を変更）が開催されるにいった。そして、1993年11月10日、これら6都市の市長会議が北九州市で開催され、これをもって、市長会議と、商工会議所（中国は国際商会）による経済人会議とを両輪とする体制ができあがった。

市長会議は、1993年から2004年の東アジア経済交流推進機構発足までに6回、ほぼ隔年で開催された。各々の開催地とテーマは以下の図表5にみるとおりである。

図表5 市長会議の開催日、開催場所、開催テーマ一覧

	開催日	開催場所	開催テーマ
第1回	1993年11月10日	北九州市	環黄海都市間交流の可能性を探る
第2回	1996年11月6～8日	釜山市	環黄海圏の共同事業のための各都市の役割分担と相互協力
第3回	1998年11月2、3日	大連市	環黄海圏各都市間の経済・貿易の実質的な交流促進について
第4回	2000年11月1～3日	下関市	リアルタイム情報交換の実現で環黄海都市の発展をめざす
第5回	2002年11月6～8日	仁川市	東アジア主要都市間の物流・観光のネットワークの構築
第6回	2004年11月16日	北九州市	東アジア経済交流推進機構の創設

（出所：東アジア経済交流推進機構のリーフレットより筆者が作成）

また、経済人会議は、市長会議よりも頻繁に開催され、全部で11回を数えた。以下の図表6に、市長会議と同じく、経済人会議の開催日、開催場所、開催テーマ一覧を掲げる。

図表6 経済人会議の開催日、開催場所、開催テーマ一覧

	開催日	開催場所	開催テーマ
第1回	1991年11月29日	北九州市	東アジアの発展と都市間協力の展望
第2回	1992年11月26日	下関市	6都市間の経済交流における問題とその対策
第3回	1993年11月11日	釜山市	6都市間の経済交流促進策
第4回	1994年10月31日	大連市	経済交流促進の具体的方法について
第5回	1995年7月3日	仁川市	環黄海経済交流の拡大をめざして ～6都市の中小企業の振興と交流について～
第6回	1996年10月4日	青島市	東アジアの6都市の経済交流および協力の具体化 ～いかにして東アジア6都市の経済貿易の協力を実質的に 発展させるか～
第7回	1997年10月30日	下関市	環黄海地域における交流と協力の役割と可能性 ～東アジアの6都市間経済交流・協力を振り返って～
第8回	1998年9月23日	釜山市	低成長のアジア：地方都市の役割と展望 ～東アジア地方都市の危機打開のための努力と協力方策を 中心に～
第9回	2000年5月23日	大連市	21世紀における東アジア6都市の経済的連携 ～当面の困難を乗り越えて、新たな提携ルートを探る～
第10回	2002年11月12日	北九州市	東アジアにおけるIT交流の促進 ～6都市間情報通信ネットワークの構築について～
第11回	2004年11月16日	北九州市	東アジア経済交流推進機構の創設

（出所：東アジア経済交流推進機構のリーフレットより筆者が作成）

会員都市も、1994年に天津市と烟台市、1997年に蔚山市、そして2000年に福岡市が加わって、

現在の10都市体制となった。

この10都市会議は、最初の市長会議からおよそ10年を経るなかで、様々な課題が浮き彫りとなった。東アジア経済交流推進機構の基本構想に記されているところによれば、その課題とは、①会議の頻度が少なかったために議論が尽くせずに共通課題の解決に至らなかったこと、②市長会議と経済人会議が別々に開催されたことで、両者の連携をはかつての具体的かつ統合的なビジネス展開をなしえなかったこと、そして、③行政主導での都市間ネットワーク形成・推進の限界、が挙げられている。したがって、10都市会議を改編しての東アジア経済交流推進機構の組織編制と機能は、これらの課題の解決を意図した設計となっている。

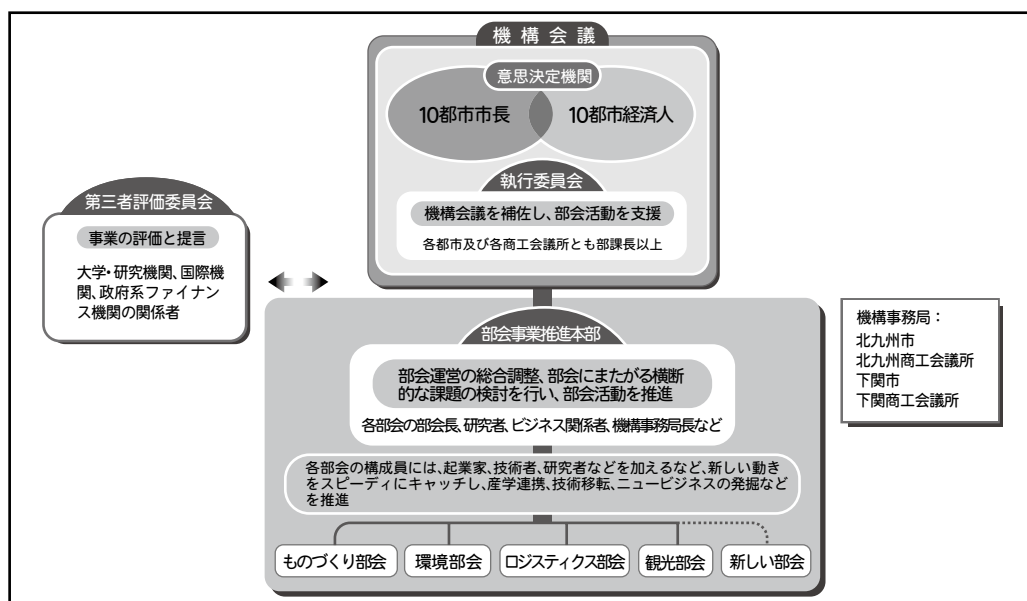
(2) 東アジア経済交流推進機構の組織

東アジア経済交流推進機構の創設に当たって、その活動の目標としては、①都市間連携・協力に関するプログラムの提案と実施、②プログラムを通じての都市間連携・協力の充実による地方経済の活性化とニュービジネスの創出、③これらの環黄海圏の動きを東アジア経済圏のさらなる発展へと連結すること、が挙げられている。すなわち、10都市間のネットワークを高度化することによって、新しい産業連関やビジネスチャンス、すなわちバリュー・チェーンを創出し、それによって域内各地の経済活性化を誘発しようというわけである。とりわけ興味深いのは、10都市連携を活用しての具体的なニュービジネスの創出が目標として強く明確にされている点である。

このような目標を実現するためには組織編制が重要となる。その概要を次ページの図表7に示した。その特徴の1つは、これまで分離されていた市長会議と経済人会議を一体化して、10都市の市長と商工会会頭（国際商会会長）からなる「機構会議」を意思決定機関として最上位に置いたことである。ここには、東アジア10都市会議での課題認識が反映されている。そして、この機構会議の下部組織として、機構会議の補佐や部会活動の支援をする執行委員会がある。これは、各都市行政および商工会議所の部課長以上が参加するもので、実務を取り仕切り、機構のめざすべき方向性やとるべき戦略を検討する。なお、機構事務局は、北九州市および下関市、そして両市の商工会議所が共同で運営する。

この機構会議の下には、4つの部会と、それら部会間の連携・調整や、部会横断的な課題の検討を行う部会事業推進本部が設置された。後者を構成するのは、各部会の長、有識者、ビジネスリーダーである。前者の4部会の活動については次項(3)に譲る。

図表7 東アジア経済交流推進機構図



(出所：『東アジア経済交流推進機構ニュース』第10号、2006年、1頁より転載。)

(3) 東アジア経済交流推進機構の活動 — 4つの部会を中心に—

東アジア経済交流推進機構は、環境部会、ものづくり部会、ロジスティック部会、観光部会の4つの部会を持つ。これらの部会では、次ページの図表8にみるような重点的プロジェクトを念頭に、各会員都市からの他会員都市に向けての連携強化のための提言がなされ、それらを踏まえて次回の部会開催までのアクションプランが策定される。

まずこれら4部会のうちもっとも早期に活動を開始したのは、環境部会である。2004年11月16日の北九州市での東アジア経済交流推進機構それ自体の設立総会（第1回目の機構会議総会）に先行して、同年8月4日に同じく北九州市で第1回目の環境部会が開催された。環境部会がこのような先行した背景には、東アジア10都市会議の時代にすでに4回の環境保全セミナーを開催していたことがある。次いで、設立総会の翌日、11月17日に、第1回ものづくり部会が北九州市で開催された。本論文がメインに取りあげるロジスティック部会は、2005年7月11日に韓国・仁川広域市で、第1回目の部会が開催された。そして、観光部会がこれら4部会のうちもっとも後発で、2005年9月30日に第1回目の部会が釜山広域市において、釜山国際観光展（同年9月29日～10月1日）にタイミングを併せて開催された。

これら4部会それぞれの第1回目の部会開催を経て、機構設立からほぼ1年後の2005年10月11日、中国・天津市において、第1回目の執行委員会が開催された。この委員会は、機構会議を補佐、および部会活動を支援するもので、各都市の行政および商工会議所の部課長クラス以上の実務者によって構成される委員会である。第1回執行委員会には、会員各都市より実務者およそ40名が参加し、これまでの部会活動が報告されるとともに、2006年度に開催の第2回機構会議総会の議題について議論された。

図表8 各部会の重点的取り組みプロジェクト

<p>1 ものづくり（製造業）部会</p>	<p>3 ロジスティック部会</p>
<p>(1) ビジネスインフラ整備 ○ビジネスインフラのネットワーク化と相互利用 ○Eコマースの活用 ○中小企業向け進出拠点の形成</p> <p>(2) 中小企業ネットワークの形成 ○10都市経営者サミットの開催 ○中小企業間交流ネットワークの構築 ○環黄海都市間の受発注ネットワークの構築</p> <p>(3) 産学連携の推進 ○TLO機能の連携 ○国際産学連携の推進</p> <p>(4) 産業クラスターの形成 ○半導体産業の育成 ○自動車産業の育成 ○ソフト産業（IT 関連）の育成 ○ロボット産業の育成</p>	<p>(1) 物流推進のための協カスキーム ○スムーズな物流体制の構築 ○環黄海都市間物流協議会の設置 ○会員都市間の互惠制度の導入 ○ソフトインフラの連携</p> <p>(2) 物流情報システムの構築 ○統一した港湾情報管理システムの構築 ○物流の標準化 ○認証システム・事前通関システムの構築</p> <p>(3) 物流ネットワークの充実 ○国際複合一貫輸送体制の確立 ○高速交通ネットワークの充実</p>
<p>2 環境部会</p>	<p>4 観光部会</p>
<p>(1) 環境協力のネットワーク化 ○環境国際協力をベースとした環境ビジネスの展開 ○環境産業振興ネットワークの形成</p> <p>(2) 環境モデル地域の創出 ○環境規制の標準化 ○北九州イニシアティブネットワークとの連携 ○環黄海地域のグリーン化</p> <p>(3) リサイクルの国際連携 ○環黄海リサイクルの協力・連携</p>	<p>(1) 観光情報のネットワーク化 ○「東アジア10都市観光フォーラム」の開催 ○アジア太平洋都市観光振興機構（TPO）との連携 ○観光案内情報ネットワークの構築</p> <p>(2) 観光ブランド戦略の展開 ○広報の媒体・時間の相互提供 ○環黄海ブランドの創出</p> <p>(3) 観光ソフトの開発 ○国際観光ルートの開発 ○東アジア都市間歴史観光ルートの開発 ○10都市観光共通カードの発行 ○ツアーボランティアの育成 ○観光の多元化による市場開拓 ○青少年の修学旅行の推進</p>

(出所：東アジア経済交流推進機構の資料「エクゼクティブ・サマリー」より引用。同機構のホームページで公開されている (<http://www.pysih.net/jp/02/koso.html>)。)

2006年度の活動事業であるが、まず第2回環境部会が、大連市で6月9日に開催された。これに後続して、7月20日に、ロジスティック部会が青島市で開催された。10月17日は第3回ものづくり部会、次いで、19日は第2回観光部会が烟台市でそれぞれ開催された。そして、機構創設からおよそ2年後となる2006年11月7日には、第2回機構会議総会が天津市で開催された。この総会では、各部会の活動実績の報告、中間評価報告、各都市からの東アジア経済交流推進機構における今後の提案、天津宣言採択が行われた。次ページの図表9はこれらの経緯をまとめたものである。

図表9 機構会議および部会その他の経緯について

組 織	これまでの経緯
機構会議	第1回 2004年11月16日、北九州市 第2回 2006年11月7日、天津市
執行委員会	第1回 2005年10月11日、天津市
ものづくり部会	第1回 2004年11月17日、北九州市 第2回 2005年10月11日、天津市 第3回 2006年10月17日、仁川広域市
環境部会	第1回 2004年8月4日、北九州市 第2回 2006年6月9日、大連市
ロジスティクス部会	第1回 2005年7月11日、仁川広域市 第2回 2006年7月20日、青島市
観光部会	第1回 2005年9月30日、釜山広域市 第2回 2006年10月19日、烟台市
第三者評価委員会	第1回 2005年10月11日、天津市 第2回 2006年8月23日、北九州市 第3回 2006年11月6日、天津市
部会事業推進本部	第1回：2005年10月11日、天津市 第2回：2006年11月6日、天津市

(出所：東アジア経済交流推進機構・第三者評価委員会「東アジア経済交流推進機構における中間評価」2006年11月、より引用)

第4節 ロジスティック部会の活動

本節では、ロジスティック部会の活動、とくにその第1回部会および第2回部会における議論や提言について触れ、会員10都市のロジスティック分野での取組みを概観するとともに、今後の連携の展望について検討を加えるものとする⁴。

(1) 第1回ロジスティック部会

第1回ロジスティック部会は、2005年7月11日、12日に韓国・仁川広域市で開催され、各会員都市の港湾局長や港湾協会代表者および物流関連企業から134名が参加した。会議内容であるが、アクションプランの採択（互恵制度の導入、物流・交流ネットワークの充実など、後述）がなされた。また、各都市の港湾局長がおのおの個別にトップ会談を行い、今後の各2都市間の連携のあり方などについて協議を実施した。

この部会では、東アジア経済交流推進機構の基本構想を尊重しての10都市間相互の互恵的な協力と連携を約束するパートナーシップ協定が締結された。そこでは、次の3つの目標が掲げられている。すなわち、①10都市間を結ぶ航路や航空路線の開設・増設による物流・交通ネットワークの充実を図ること、②港湾・空港の運営上の課題を知識や経験の共有によって解決し、手続きの簡素化・迅速化によって物流の効率化を図ること、③貿易・物流の法制度上の問題解決といった課題に対して都市連携による解決策の模索と各国政府や関係諸機関への働きかけを行うこと、である。これらは、ロジスティック部会の取り組みと議論の方向性を明確に示しており、同部会の中心的活動の内容を規定するものである。

そして、会員都市から提案された部会の議題は、以下のとおりである。

- 下 関 市：フェリーネットワークの構築
- 北 九 州 市：シー&レール輸送の拡大
- 福 岡 市：RORO船やフェリーによる海上輸送ネットワークの充実
- 青 島 市：10都市物流協会間のネットワークの構築
- 釜山広域市：各都市懸案問題に関する専門家フォーラムの開催
- 蔚山広域市：港湾・貿易・出入国に関連する国家機関の加入拡大

これらの議題は後に見るように、第2回部会においても改めて提案された議題もある。とくに日本の3都市の提案はそうした議題である。また釜山市の提案議題は、第2回部会開催に併せての専門化フォーラムの開催として実現された。そのフォーラムでは、ハイアール・グループの物流推進本部、LG電子のグローバル・ロジスティック・グループ、そして松下電器国際部でそれぞれ物流を担当する専門家が招かれ、企業側の物流戦略およびニーズについて報告がなされた。

(2) 第2回ロジスティック部会

第2回部会は、2006年7月20日に中国・青島市で開催され、各会員都市の港湾局長や港湾協会代表者および物流関係企業197人が参加した。会議内容は、1)第1回目で策定したアクションプランの実績報告、2)今後の重点的取組み、3)各会員都市からの提言、である。

まず、1)のアクションプランの実績報告であるが、アクションプランには、10都市が共同で遂行するプロジェクトと、2都市以上の間での合意の下で遂行される個別プロジェクトがある。10都市共同プロジェクトはさらに、港湾情報のデータベース化と、国などに対する政策提言とに分けられる。港湾情報のデータベース化については、環黄海地域の貿易・物流の基本データ、港湾のインフラ整備状況、貨物の取扱い動向、後背地の産業動向、物流の各プロセスに関連する事業者キャリア、フォワーダー、港湾オペレーターなどに関するデータの収集、整理、分析が行われた。また、国などに対する政策提言については、物流円滑化のための日中韓の物流・貿易制度の課題抽出と対応策の協議、そして、環黄海地域の物流促進に向けた事業提案が含まれていた。

個別プロジェクトとしては、①会員都市同士での互惠制度の導入、②物流・交流ネットワークの充実、③物流情報システムのネットワーク化、④環黄海地域の事業者間ネットワークの強化、⑤地域限定版FTAがあった。以下、順次、概要を見ていくこととする。

①会員都市同士での互惠制度の導入は、ロジスティック・パートナー港協定の締結という形をとり、港湾使用料の相互減免といった優遇措置の導入や共同研究など互恵的な業務協力をはかる内容となっている。これはおもに、北九州市が積極的に働きかけ、天津市（2005年11月3日）、烟台市（2005年12月14日）、そして青島市（2005年12月15日）とそれぞれロジスティック・パートナー港協定の締結を実現した。この背景には、ひびきコンテナターミナルを利用する航路拡大のねらいがあった。実のところ、北九州市は同種の協定をすでに2004年に仁川市と先行的に結んでいた。天津市とのロジスティック・パートナー港協定は、両都市間を就航する貨物船に対して、北九州港が岸壁使用料（全コンテナターミナル）およびガントリークレーン使用料（門司コンテナターミナル、

小倉コンテナターミナル)を20%減免し、天津港は新規航路の船舶停泊費用を免除する。烟台市との協定では、北九州港、烟台港ともに、岸壁使用料およびガントリークレーン使用料を20%減免する内容となっている。青島市との協定では、食品物流についての調査研究の共同実施と、迅速な輸送モードの構築に向けた研究を行うことが盛り込まれている。

②物流・交流ネットワークの充実は、海港や空港の新規航路の開設や、姉妹港の締結、職員の派遣・交流といった人材交流、ポートセミナー開催などが含まれる。ひとまず、新規航路の開設について言及しておけば、図表10にみるように11の海港航路、3の空港航路が新設ないし増便され、マルチモーダリティの高度化が進展した。また、海港、空港、いずれに関しても、東アジアへの日本側ゲートウェイ、物流拠点をめざす福岡港および北九州港の両港の攻めの姿勢が見られる。この背景に、スーパー中樞港湾指定の申請に向けた両港の意欲を見て取るのはさほど困難ではなからう。

図表10 東アジア経済交流推進機構加盟都市間における新規開設の海港航路

港湾	航路	会社	航路数・頻度
海港	門司～大連	大連集発環渤海	1航路、月4便
	門司～仁川	MAERSK	1航路、月4便
	門司～青島	SITC	1航路、月4便
	門司～大連～烟台	SYMS	1航路、月4便
	ひびき～釜山	CMA-CGM, SYMS	2航路、月8便
	博多～天津・大連	SITC Container Line	週1便
	博多～大連	DBR	週1便
	博多～天津・大連	CK Line	週1便
	博多～烟台	SYMS	週1便
	博多～釜山	APL	週2便
	博多～釜山	Camellia Line (RO/RO)	週7便 (1便増)
空港	福岡～青島	中国東方航空	週2便
	福岡～大連	中国国際航空・全日空	週10便 (1往復2便増)
	北九州～上海	中国南方航空	週3便

(出所：『第2回ロジスティック部会・会議資料』(2006)をもとに表作成。)

注：SITC、SYMS、Camellia Lineについては、LCL(小口混載貨物)サービスも実施。

③物流情報システムのネットワーク化としては、韓国の仁川物流情報のデータベース構築事業の推進がなされている。すなわち、仁川地域の道路、港湾、物流に関する基礎資料をもとにデータベース構築に取り組み、その主要な物流拠点間のスムーズな連携をはかるものである。とくに、一箇所で一度に必要な書類の処理ができる、いわゆる「ワンストップ」の物流情報提供システムの構築を目指す。そしてさらには、会員10都市の主要物流拠点施設と連携してのホームページを設置して、これら都市の物流ネットワークを形成する方向で検討を行なうとのことである。

④環黄海地域の事業者間ネットワークの強化は、専門家フォーラムを通じての物流関連情報の共有とコンサルティング能力の強化、国際複合一貫輸送体制の構築、鉄道利用によるグリーン物流(モーダルシフト)の推進、環境リサイクル物流システムの構築、環黄海物流サービスネットワークの構築を含む。関門地域に関しては、これらのうち、下関市による国際複合一貫輸送体制の構築とJRコンテナによるグリーン物流の推進、北九州市によるモーダルシフト支援・補助といった取

組みについて部会で報告が行なわれた。ここでは、下関市による前者2つの取り組みについて触れておく。

下関港は、その外航定期フェリー航路を活用しての、トラック、フェリー、コンテナ船の組み合わせによる国際複合一貫輸送サービスを開始ないし検討し、環黄海物流ネットワークの形成に取り組んでいる。すでに開始されているサービスとして、「大連～（フェリー）～仁川～（トラック）～釜山～（フェリー）～下関」がある（2005年7月より、週3便、所要時間およそ30時間）。その他、検討されているのは、

- 下関～（フェリー）～釜山～（コンテナ船）～大連
- 下関～（フェリー）～釜山～（コンテナ船）～天津（新港）
- 下関～（フェリー）～青島～（トラック）～烟台～（フェリー）～大連

である。こうした取り組みは、物流の多頻度化が求められているとはいえ早急な航路増や増便が困難である現状からすれば、物流ニーズが一時的に高まったりしたときなど、既存の経路だけでは対応しきれない場合の補完的なサービスとして有効であろう。

また、J Rコンテナによるグリーン物流推進は、J Rの鉄道貨物コンテナとして一般的な12フィート（ないし10フィート）、5トン積みのコンテナを利用するもので、国際海上コンテナとして一般的な大容量の20フィートや40フィートのコンテナよりも小さいために、小口、小ロットの貨物への対応が容易な点に大きなメリットがある。とりわけ、近年では、こうした12フィートコンテナ3つをそのまま40フィートのフラットラックコンテナに積載してのよりスピーディーな国内外一貫輸送を行うサービスが開始されている。鉄道は、陸送手段としては、トラックよりもかなり環境負荷の少ない物流であり、まさに、グリーン物流の典型である。

⑤地域限定版FTAは、先に見たように、東アジア経済交流推進機構の重要課題として当初より取り組まれてきた課題である。とくに、港湾手続きの迅速化・簡素化によって（取引）コストを削減することによって、FTAと同等のコスト低減効果を得ることを意図している。第2回部会では、仁川広域市による通関手続きの簡素化（積替貨物申告手続142項目⇒52項目）、貨物処理の段階別申告の簡素化（203項目⇒182項目）や通関情報システムの改善、ワンストップの単一窓口の構築といった取り組みが報告された。

第2回部会の議題2)今後の重点的取組みについては、次の2点、すなわち、①国際物流の活性化、とりわけ今後は、海上物流に加え航空物流についても協議の対象とすること、そして、②機構事務局で取りまとめた「国等への政策提言」で言及された「環黄海地域の物流促進に向けた事業提案」（「3ヶ国連動型物流マーケティング調査による情報交換の促進」、「国際物流専門フォーラムの開催によるネットワークの強化」、「環黄海エリア国際物流モデルの実施」、「トレーサビリティに寄与する物流情報システムのシームレス化」）を検討し、その実現に向けての民間事業者のネットワーク強化を支援すること、とされた。

そして、部会議題3)会員都市からの提案の主なものは、以下のとおりである。

- 下 関 市：機構加盟10都市間「フェリー&ROROネットワーク」の構築
- 北 九 州 市：クイック・デリバリー・サービス

- 福岡市：博多港マルチ・クロス・サービスの活用
- 青島市：10都市物流協会間のネットワークの構築
- 釜山広域市：IAPH（国際港湾協会）総会の誘致
- 仁川広域市：東アジア地域における持続可能な共同利益の追求
- 蔚山広域市：類似する特性を有する外国港湾間の相互支援、および同一国内の港湾間の相互補完的な支援体系の構築

単なる自港アピールが主となっているものも散見される一方で、10都市間の連携の深化を目指す重要な提案もある。日本の3都市の提案は、フェリー、RORO船、コンテナ船によるクイック・デリバリー・サービスの充実と連携であり、ここにはサプライ・チェーン・マネジメントの広域化・高度化への意欲が見て取れる。また、韓国の仁川広域市は、議題は抽象的ではあったが、内容そのものには具体性があり、10都市共同利用ホームページの開設、日中韓のFAZや経済特区、物流特区を活用しての共同物流センターの建築、物流機器の標準化や統一的認証システムや事前通関システムの構築のための物流共同研究センターの建設など、今後の10都市の連携深化、高度化の方向性を明快に指し示すものとなっている。

第2回部会最後の議題は、次回の部会開催地についてであり、2007年度のロジスティック部会（第3回）の開催地は同部会幹事都市の1つである福岡市に決定した。

(3) 今後のロジスティック部会での今後の検討課題

港湾の競争力を強める方法としては、さしあたりここでは次の2つの方法に絞って考えてみたい。すなわち、一つには港湾輸送も含めたロジスティックの視点からのサービスの充実、もう一つは地域圏独自のメリット、とくに範囲のメリットの強化である。これを念頭に、今後の具体的な検討課題として、ここではとくに、取引コストの低減とフィージビリティ・スタディの重要性について言及しておきたい。

物流関連の取引コストの低減は、港湾使用料といった直接的なコストの削減以上に困難なことではあるが、物流サービスの利用者にとっては魅力的なものである。これはそもそも、先に触れたように、「地域限定版FTA」として機構創設時の重点課題の1つであった。直接的なコストの低減については、北九州市によるロジスティック・パートナー港協定締結とそれによる港湾使用料減免措置の実現にみるように、すでに先鞭がつけられてきており、実際の普及に向けてのそれなりの目処がつけられつつあるとみる。したがって、今後は取引コストの低減に向けての具体的な取組みがよりいっそうの重点課題となる。

そもそも、ロジスティックスは製品開発、原材料調達、生産、配送までをカバーするもので、ジャスト・イン・タイムが支配的となってきたサプライ・チェーン・マネジメント（SCM）の一部をなし、それゆえ、国境を超えて操業する企業のバリュー・チェーン構築において重要な要素となっている。オフショア化された生産活動においては、国外での製造コストに加えて、それを陸揚げするまでのコストもまた重要であり、単純に労働コスト（賃金率）の低さだけが重要なコスト要素ではない⁵。輸送コストは、そうしたプロセスのなかで重視されつつあるコストの一つとなって

きた。実のところ、物流サービスにおいては、コスト、透明性、定時性、フレキシビリティがますます求められるようになってきているが、とりわけ、近年では、納期短縮による顧客満足度の高まりについての認識が相対的に強く認識されるようになってきている。

取引コストの低減を図るにあたって重要な点は、それがICT（情報通信技術）分野の高度化を通じてのものであれば、そのネットワーク外部効果は港湾利用料引き下げによるコスト削減以上の効果をもたらすということである。したがって、今後の取引コストの削減は域内でのICT分野のプラットフォーム形成と港湾手続きのワンストップ・サービスの実現が焦点となつてこよう。

そして、多様な地域特性、産業特性をふまえての範囲の経済性（スコープ・メリット）を追求することもまた重要な課題である。そのためには、これまでの取り組みに加えて、部会で出された10都市それぞれからの提言について、その実現可能性を技術面だけでなくビジネス面からも検討するフィージビリティ・スタディの取り組み、仕組みを強めていくことが求められる。都市間の連携をより高度化し、そのメリットの裾野を広げて今後のさらなる発展を期するためには具体的な成功事例の積み重ねがもっとも効果的なインセンティブとなるからである。こうした取り組みは、各都市の有する既存のクラスター構造の高度化と都市間のクラスター連関にかかわる重要な課題である。

前号の『関門地域研究』に所収の拙稿でも触れたように、日本の地方港の国際化とコンテナ化が進展してきており⁶、地方港の競争も激烈になりつつある。どの港湾を利用するのが得策か、これを決定するのは港湾利用のコストだけではなく、その港湾がどのようなサービスを提供しうのか、その背後にどのようなネットワークや産業連関を有しているのか、といった取引コストをも含めた総合的な視点からのコスト判断、港湾選択となってくるに違いない。部会でのこれら検討課題への取り組みは、関門港の東アジア国際物流拠点機能の強化に大いに資するものとなろう。

第5節 東アジア経済交流推進機構における関門連携の可能性と展望

—ソーシャル・キャピタルの視点からの政策提言—

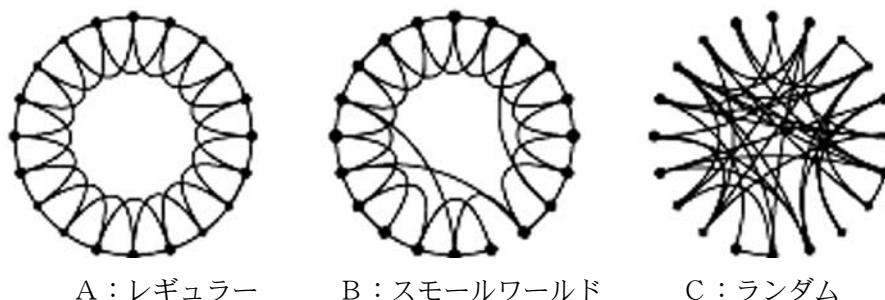
本節では、ソーシャル・キャピタル論の視点から、関門港の東アジア国際物流拠点能力のさらなる強化に向けての政策提言を試論してみたい。国際物流拠点能力の強化を主眼として、関連する産官学民の諸主体からなる都市間ネットワークをソーシャル・キャピタルとしてとらえ、それをいかにして都市間連携、関門連携に活用しうのか、また、それからどのような可能性、展望を引き出しうのかを考察することが重要な論点となる。

ソーシャル・キャピタルとネットワークとの関係については、たとえば、ソーシャル・キャピタル研究の第一人者パットナムは、ソーシャル・キャピタルが「重要な意味を持つ理由は、人々のネットワークが十分に大きい場合に、潜在的な経済的パートナーを結びつけ、質の高い情報を提供し、また身元保証をしてくれるから」⁷であり、いわゆる「厚い信頼」を強化するという。こうした見方は、ネットワーク論、とくに近年のスモールワールド・ネットワーク論の視点を取り入れることで、より議論がふくらむものと考えられる⁸。とりわけ、ボンディング（結束）型、ブリッジング（橋

渡し) 型のネットワーク形成の意義や議論が深まれば、よりいっそうソーシャル・キャピタルを強化、豊饒化させることの意義についての理解もまた深まっていくように思われる。

図表11は、関係性を点と線で示すグラフ理論を利用したものであり、スモールワールド・ネットワークの特徴を分かりやすく示したものである。A、B、Cは、20の情報伝達拠点(ノード)から構成される。Aでは、それぞれの拠点はその隣り合う2拠点およびさらにその隣の2拠点と規則正しく結ばれている。なお、この規則正しい拠点の連結のありようは、近隣効果の波及、またはクラスターとして理解しうる。Bは、Aにショートカット的な連結がランダムに加わったものである。Cがもっとも規則性のないランダムな結びつきである。すなわち、 $A \Rightarrow B \Rightarrow C$ の順にランダム性が増すというわけである。これらの一連の図において、注目されるのはAとCの中間に位置するBである。Bでは、Aに見られる規則的な連結とともに、ランダムなショートカット的連結が見られる。この連結は「繋ぎ直し(リワイヤリング)」と呼ばれるもので、遠隔の拠点がショートカットで結ばれることで、Aのような規則的な連結を通じてでは散逸して失われかねない情報伝達を容易にし、そうした新しい結びつきがまた新たな近隣効果をもたらすのである。

図表11 スモールワールド・ネットワーク



(出所: Watts, D. J. and S. H. Strogatz (1998): "Collective dynamics of 'small-world' networks", *Nature*, vol.393, pp.440-42図1を加工。)

このようなネットワーク論の視座から、東アジア経済交流推進機構の意義を改めて述べれば、これまでの2都市間のある意味規則的な関係が、この機構を通じて、会員都市間の繋ぎ直し、とくにこれまで疎遠だった都市間の繋ぎ直し(リワイヤリング)を導きうる点にあると言えよう。こうした繋ぎ直しのなかで、内部に物流拠点および産業クラスターを有するそれぞれの都市の集積効果がさらに拡大し、近接する2つの港湾同士による交渉の積み重ねよりもその効果は大きいものとなりうる。したがって、繋ぎ直しを高度化し、その効果をいかにしてますます拡大、深化させうるかが重要な論点となろう。その繋ぎ直しの高度化のポイントは、まさしく会員都市間での情報(都市情報、ビジネス情報、物流情報、市場情報、人材情報、技術情報など)の集約、整備、共有であり、それゆえそのためのプラットフォームの構築が重要となる。

ちなみに、環黄海圏と同じく環内海圏である環バルト海圏での地域連携もまた、環黄海圏と同じく1990年代に大きな進展を見せ、今や世界的に先進的な水準にある連携・協力体制を構築するに至っているが、その起点が環バルト海圏における情報オフィスの設置にあった点は、地域連携における情報プラットフォーム形成の重要性を考えるにあたって興味深い先進事例である。この情報オ

フィスは、バルト・北欧諸国間のコミュニケーションの円滑化を図ることを目的として、1991年4月にバルト三国の首都タリン、リーガ、ヴィルニスに設置され、「情報・資料の公開、数々の助成、地方自治体や官民のための経済情報とコミュニケーションの維持」⁹を主要な役割としていた。そして、このオフィスを基盤に、バルト三国を重点的対象とする教育・トレーニングのプロジェクトや環境協力、社会的な安全や保健衛生事業の援助・協力、メディアの協力などを具体的内容とする環バルト海協力のワーキングプログラムは始められたという。

さて、東アジア経済交流推進機構を通じての会員10都市間のネットワーク形成について言及しておけば、そうしたネットワーク形成は、環黄海地域の経済成長に対する正の外部効果を発揮することが期待され、会員都市および域内の全要素生産性（TFP）向上の重要な要因となりうるし、またそうしたなかで、範囲の利益の拡大、情報コストや取引リスクの低減が期待される。東アジア経済交流推進機構それじたいは、会員都市が限定され、結束型のソーシャル・キャピタルの特性をすでに備えているが、そこにおける都市間連携、とくに、その連携の裾野の拡大に向けては、橋渡し型のソーシャル・キャピタル形成が鍵となる。具体的には、域内の産官学民の多様なネットワーク形成と参加によって、10都市間ネットワークを高度化し、ネットワークそれじたいの付加価値や優位性を強め、最終的には、域内での産業集積・連携の基盤としての「イノベティブ・ミリュー」⁶の形成をめざすという戦略が考えられる。「イノベティブ・ミリュー」とは、地理的な近接性に基づきつつも、そのなかにおいて個人や集団、組織がコミュニケーションを通じて形成する水平的で学習的な効果をもつネットワーク環境を指し、そこにイノベーションの発端を見いだす議論である。「イノヴェイティブ・ミリュー」の広がりの中から、ニュービジネス創出のスピノフがもたらされうるかもしれない。

関門両都市の物流面での連携、とりわけソフト面での連携は、本号に所収の尹論文で取り扱われるスーパー中枢港湾構想はもとより、東アジア経済交流推進機構の援用可能性をも視野に入れることで、次のようなメリットがある。すなわち、両市が連携してソフト面での物流拠点能力の高度化を図り、それを東アジア経済交流推進機構のなかでの先行例ないしモデルとして10都市間連携のなかで拡充していけば、まずは早発のメリットを享受しうる。加えて、このような取組みは、地域連携の広域性にもとづくスケール・メリット（規模の利）を生み、それがまた広範で厚みのある地域連携へとつながっていけばスコープ・メリット（範囲の利）をも生む可能性がある。これらは、東アジア経済交流推進機構が形成する地域圏それじたいの経済力を強化するうえで正の外部効果として作用し、また、関門両都市のみならず、会員各都市の経済力の強化にも寄与しうるに違いない。

関門連携は、東アジア経済交流推進機構の枠組みにおいては単なる地域連携以上のメリットを生み出しうる重要な試みなのであり、そしてそれは、ソフトを支えるソーシャル・キャピタルの強化によってよりいっそうの効果を発揮するものとなるだろう。

註

- 1) Robert Gilpin (2000): The Global Political Economy: Understanding the International Economic Order (Princeton University Press), pp.342-343. cf. Albert Fishlow and Stephan Haggard (1992): The United

States and the Regionalization of the World Economy, Development Centre Documents (OECD).

- 2) 藪野祐三 (1995) 『ローカル・イニシアティブ ―国境を超える試み―』中公新書。
- 3) その他、日本・中国・韓国・ロシア・モンゴル・北朝鮮の6カ国39自治体が参加し、北東アジア地域でもっとも広域的で大きい自治体間ネットワークである北東アジア地域自治体連合や、経済分野では日韓海峡経済圏、環日本海経済圏、華南経済圏、豆満江開発計画、日朝友好貿易促進日本海沿岸都市会議（現在は休止）などがある。これら北東アジアの地域経済圏構想については、環日本海学会 編 (2006) 『北東アジア事典―環日本海圏の政治・経済・社会・歴史・文化・環境―』国際書院、を参照のこと。
- 4) 本節(1)および(2)の記述は、おもに、東アジア経済交流推進機構の第1回および第2回のロジスティック部会の会議資料、第2回機構会議において報告されたロジスティック部会の活動実績書、同機構の第三者評価委員会による「東アジア経済交流推進機構における中間評価」報告書、同機構が発行する『東アジア経済交流推進機構ニュース』、および同機構のホームページ (<http://www.pysih.net/jp/index.html>) に依拠している。
- 5) スザンス・バーガー、MIT産業生産性センター (2006) 『MITチームの調査研究によるグローバル企業の成功戦略』楡井浩一訳、草思社、307頁。とくに、世界の工場として、中国は安い労賃、良質かつ大量の人的資源の供給といった点で優位にある。しかし、今後は、東南アジア諸国との競争にさらされるなかで低い賃金率の点での優位性はいずれ失われるものと推察される。したがって、人件コスト引き下げとはまた別のコストの引き下げに着手するのが得策であろう。その他、Peter Dicken (2007): Global Shift: Mapping the Changing Contours of the World Economy, 5th ed. (Sage) も有益である。
- 6) 拙稿「下関港における東アジア国際物流の現状と今後の展望に関する一試論」『関門地域研究』第15号、2006年。また、津守貴之 (1997) 『東アジア物流体制と日本経済 ―港湾機能の再配置と地方圏「国際化」―』御茶の水書房、および立石剛、星野郁、津守貴之 (2004) 『現代世界経済システム ―グローバル市場主義とアメリカ・ヨーロッパ・東アジアの対応―』八千代出版はとくに有益である。
- 7) ロバート・D・バットナム (2006) 『孤独なボウリング』柏書房、394頁より引用。
- 8) スモールワールド・ネットワーク論については、ダンカン・ワッツ (2004) 『スモールワールド・ネットワーク ―世界を知るための新科学的思考法―』辻竜平、友知政樹訳、阪急コミュニケーションズ、およびマーク・ブキャナン (2005) 『複雑な世界、単純な法則 ―ネットワーク科学の最前線―』阪本芳久訳、草思社、が参考になる。なお、近年注目されているフリースケール・ネットワーク論については、A・バラバシ (2002) 『新ネットワーク思考 ―世界のしくみを読み解く―』青木薫訳、NHK出版、が参考になる。社会関係資本とネットワークとの関連については、金光淳 (2003) 『社会ネットワーク分析の基礎 ―社会的関係資本論にむけて―』勁草書房、および野沢慎司 編・監訳 (2006) 『リーディングス ネットワーク論 ―家族・コミュニティ・社会関係資本―』勁草書房が参考になる。後者は、前出のワッツの論文邦訳も収録している。
- 9) ここでの記述内容および引用は、百瀬宏、志摩園子、大島美穂 (1995) 『環バルト海圏 ―地域協力のゆくえ―』岩波書店、107-109頁による。
- 10) この概念については、稲垣京輔 (2003) 『イタリアの起業家ネットワーク ―産業集積プロセスとしてのスピノフの連鎖―』白桃書房、17-18頁において紹介されており、本論文での記述はそれを参考にした。

参考文献一覧（本文中に引用、言及がないものも含む）

【官公庁文書・資料】

- ・経済産業省（2005）『通商白書2005 ～我が国と東アジアの新次元の経済的繁栄に向けて～』ぎょうせい。
- ・経済産業省（2006）『通商白書2006「持続する成長力」に向けて～グローバル化をいかした生産性向上と「投資立国」～』ぎょうせい。
- ・経済産業省 九州経済産業局（2004）『九州アジア国際化レポート2004～環黄海圏経済圏の成長と東アジアにおける経済連携の進展を見据えて～』経済産業省 九州経済産業局 国際部 国際企画調査課。
- ・国土交通省（2005）『国土交通白書2005 一東アジアとの新たな関係と国土交通行政一』ぎょうせい。
- ・国土交通省（2006）『国土交通白書2006 安全・安心社会の確立に向けた国土交通行政の展開 ～真の「安全・安心大国」を目指して～』ぎょうせい。
- ・下関市港湾局企画振興課（2006）『2006下関港統計年報』下関市港湾局企画振興課。
- ・東アジア経済交流推進機構 ロジスティック部会（2005）『第1回ロジスティック部会・資料』、東アジア経済交流推進機構。
- ・東アジア経済交流推進機構 ロジスティック部会（2006）『第2回ロジスティック部会・資料』、東アジア経済交流推進機構。
- ・東アジア経済交流推進機構 第三者評価委員会（2006）『東アジア経済交流推進機構における中間評価』、東アジア経済交流推進機構。

【図書および論文（邦語）】

●ソーシャル・キャピタル論、ネットワーク論

- ・金子郁容（2004）「ソーシャル・キャピタルはコミュニティの『資本』となりうるか」（丸山真人、内田隆三 編『ライブラリ相関社会学9 <資本>から人間の経済へ 20世紀を考える（Ⅲ）』新世社、58-78頁）。
- ・金光淳（2003）『社会ネットワーク分析の基礎 一社会的関係資本論にむけて一』勁草書房。
- ・野沢慎司 編・監訳（2006）『リーディングス ネットワーク論 一家族・コミュニティ・社会関係資本一』勁草書房。
- ・ロバート・D・パットナム（2006）『孤独なボウリング 一米国コミュニティの崩壊と再生一』柴内康文訳、柏書房。
- ・アルバート・ラズロ・バラバシ（2002）『新ネットワーク思考 一世界のしくみを読み解く一』青木薫訳、NHK出版。
- ・マーク・ブキャナン（2005）『複雑な世界、単純な法則 一ネットワーク科学の最前線一』阪本芳久訳、草思社。
- ・宮川公男、大守隆 編（2004）『ソーシャル・キャピタル 一現代経済社会のガバナンスの基礎一』東洋経済新報社。
- ・宮田加久子（2005）『きずながつなぐメディア 一ネット時代の社会関係資本一』NTT出版。
- ・ダンカン・ワッツ（2004）『スモールワールド・ネットワーク 一世界を知るための新科学的思考法一』辻竜平、友知政樹訳、阪急コミュニケーションズ。

●グローバリゼーション論

- ・マニユエル・カステル（1999）『都市・情報・グローバル経済』大澤善信訳、青木書店。
- ・サスキア・サッセン（2004）『グローバル空間の政治経済学 一都市・移民・情報化一』岩波書店。

- ・マンフレッド・B・スティーガー（2005）『＜1冊でわかる＞グローバリゼーション』櫻井公人、櫻井純理、高嶋正晴訳、岩波書店。
- ・関下稔（2002）『現代多国籍企業のグローバル構造 ―国際直接投資・企業内貿易・子会社利益の再投資―』文眞堂。
- ・立石剛、星野郁、津守貴之（2004）『現代世界経済システム ―グローバル市場主義とアメリカ・ヨーロッパ・東アジアの対応―』八千代出版。
- ・スザンヌ・バーガー、MIT産業生産性センター（2006）『MITチームの調査研究によるグローバル企業の成功戦略』楡井浩一訳、草思社。
- ・トーマス・フリードマン（2006）『フラット化する世界 ―経済の大転換と人間の未来―』上・下巻、日本経済新聞社。

●地域・都市経済政策、産業立地論

- ・伊丹敬之・松島茂・橘川武郎 編（1998）『産業集積の本質 ―柔軟な分業・集積の条件―』有斐閣。
- ・大前研一（1995）『地域国家論 ―新しい繁栄を求めて―』講談社。
- ・清成忠男・橋本寿朗 編著（1997）『日本型産業集積の未来像 ―「城下町型」から「オープン・コミュニティー型」へ―』日本経済新聞社、年。
- ・P. クルーグマン（1994）『脱「国境」の経済学 ―産業立地と貿易の新理論―』東洋経済新報社。
- ・P. クルーグマン、藤田昌久、アンソニー・J・ベナブルズ（2000）『空間経済学 ―都市・地域・国際貿易の新しい分析―』東洋経済新報社。
- ・アレン・J・スコット 編著（2004）『グローバル・シティー・リージョンズ ―グローバル都市地域への理論と政策―』坂本秀和訳、ダイヤモンド社。
- ・総合研究開発機構（2005）『都市の世紀における連携と協調（NIRA研究報告書0508）』総合研究開発機構。
- ・竹内佐和子（2006）『都市政策』日本経済評論社。
- ・西口敏宏（2004a）「中国浙江省・温州急発展のカギ 脱日常のネットワーク―経路全体が活性化 日本も経済再生に生かせ」、『日本経済新聞』（「経済教室」欄）、朝刊、2004年4月21日29面。
- ・西口敏宏（2004b）「小世界の組織論」、『日本経済新聞』（「やさしい経済学」欄）、朝刊、2004年7月27日21面、28日27面。
- ・西口敏宏、辻田素子（2005）「中小企業ネットワークの日中英比較 ―『小世界』組織の視点から―」（橘川武郎、連合総合生活開発研究所 編『地域からの経済再生 ―産業集積・イノベーション・雇用創出―』有斐閣、所収、159-189頁）。
- ・百瀬宏（1993）『国際関係学』東京大学出版会。
- ・百瀬宏 編（1996）『下位地域協力と転換期国際関係』有眞堂高文社。
- ・百瀬宏、志摩園子、大島美穂（1995）『環バルト海―地域協力のゆくえ―』岩波新書。
- ・矢田俊文 編著（2005）『地域構造論の軌跡と展望』ミネルヴァ書房。
- ・矢田俊文・松原宏 編著（2000）『現代経済地理学 ―その潮流と地域構造論―』ミネルヴァ書房。
- ・矢田俊文、川波洋一、辻雅男、石田修 編（2001）『グローバル経済下の地域構造』九州大学出版会。
- ・藪野祐三（1995）『ローカル・イニシアティブ ―国境を超える試み―』中公新書。

●港湾・物流論

- ・ 汪正仁 (2000) 『東アジアの国際物流システム』 文理閣。
- ・ 北見俊郎 (1993) 『港湾都市』 成山堂書店。
- ・ 港湾荷役機械システム協会 編 (2006) 『港湾荷役のQ & A』 成山堂書店。
- ・ 津守貴之 (1997) 『東アジア物流体制と日本経済 ―港湾機能の再配置と地方圏「国際化」―』 御茶の水書房
- ・ 土井正幸 編著、市村眞一 監修 (2003) 『港湾と地域の経済学』 多賀出版。
- ・ 日通総合研究所 編著 (2004) 『必携 中国物流の基礎知識 ―ロジスティクスの実践に向けて―』 大成出版社。
- ・ 日本港湾経済学会 編 (1981) 『都市経済と港湾経営 (日本港湾経済学会年報「港湾経済研究」第19号)』 日本港湾経済学会。
- ・ 古市正彦 (2005) 『港湾の競争戦略 ―トランシップとロジスティクスの融合―』 運輸政策研究機構。

●地域主義、東アジア地域論、環黄海圏論

- ・ 阿部一知、浦田秀次郎 編著 (2002) 『中国のWTO加盟と日中韓貿易の将来 ―3国シンクタンクの共同研究―』 日本経済評論社。
- ・ 浦田秀次郎、日本経済研究センター 編 (2004) 『アジアFTAの時代』 日本経済新聞社。
- ・ 大橋英夫 (2003) 『シリーズ現代中国経済5 経済の国際化』 名古屋大学出版会。
- ・ 小川雄平 (2004) 『東アジア地中海の時代』 明石書店。
- ・ 小川雄平 (2006) 『東アジア地中海経済圏』 九州大学出版会。
- ・ 賀来紀久男 (2005) 「中国ロジスティック最前線 ―北九州ひびき灘コンテナターミナル開港に寄せて―」 『東アジアへの視点』 第16巻第3号、2005年9月、44-60頁。
- ・ 加藤弘之 (2003) 『シリーズ現代中国経済6 地域の発展』 名古屋大学出版会。
- ・ 川島弘尚、根本敏則 編著 (1998) 『アジアの国際分業とロジスティクス ―生産・物流から見えるアジアそして日本―』 勁草書房。
- ・ 環日本海学会 編 (2006) 『北東アジア事典 ―環日本海圏の政治・経済・社会・歴史・文化・環境―』 国際書院。
- ・ 九州経済調査協会 編 (2000) 『21世紀の九州・山口経済社会事典』 九州経済調査協会。
- ・ 坂田幹男 (2001) 『北東アジア経済論 ―経済交流圏の全体像―』 ミネルヴァ書房。
- ・ 坂田幹男・本多健吉・凌星光 編著 (2000) 『北東アジア経済入門』 クレイン。
- ・ 佐藤幸男 「アジア地域国際関係の原像」 (溝口祐三・浜下武志・平石直昭・宮嶋博史 編 (1993) 『アジアから考える2 地域システム』 東京大学出版会、所収、15-49頁)。
- ・ 鮫島敬治、日本経済研究センター 編 (2001) 『中国 WTO加盟の衝撃 ―対中ビジネスはこう変わる―』 日本経済新聞社。
- ・ 三本松進 (2002) 「環黄海の地域経済交流モデルについて」 (宇野重昭、増田祐司 編『21世紀北東アジアの地域発展』 日本評論社、149-158頁)。
- ・ 進藤榮一 (2007) 『東アジア共同体をどうつくるか』 ちくま新書。
- ・ 関満博 (2000) 『日本企業／中国進出の新時代 ―大連の10年の経験と将来―』 新評論。

- ・ 関満博 (2003) 『北東アジアの産業連携 —中国北方と日韓の企業—』 新評論。
- ・ 関満博 (1997) 『空洞化を超えて —技術と地域の再構築—』 日本経済新聞社。
- ・ 関満博・池谷嘉一 編 (1997) 『中国自動車産業と日本企業』 新評論。
- ・ 谷口誠 (2004) 『東アジア共同体 —経済統合のゆくえと日本—』 岩波新書。
- ・ 西川潤 編 (1995) 『開放中国・国際化のゆくえ —黄渤海経済圏と日本—』 有信堂。
- ・ 西口清勝・夏剛 編著 (2006) 『東アジア共同体の構築』 ミネルヴァ書房。
- ・ 西村明 (1997) 『環黄海経済圏交流への視座』 九州大学出版会。
- ・ 西村明、林一信 編 (1993) 『環黄海経済圏創生の課題と展望』 九州大学出版会。
- ・ 西村明、渡辺利夫 編 (1991) 『環黄海経済圏 —東アジアの未来を探る—』 九州大学出版会。
- ・ トレヴァー・ヒーヴァー 「東アジアの物流」 (S. ユスフ・M. A. アルタフ・鍋島郁 編 (2006) 『グローバルな生産ネットワークに向けた東アジアの技術革新』 シュプリンガー・フェアラー東京、所収、229-273頁)。
- ・ 福岡アジア国際会議 実行委員会事務局 『東アジア共同体の可能性 (第5回福岡アジア国際会議報告2005年8月31日～9月1日)』 福岡アジア国際会議実行委員会事務局。
- ・ L.フォーセット、A.ハレル 編 (1999) 『地域主義と国際秩序』 菅英輝・栗栖薫子訳、九州大学出版会。
- ・ 藤井光男 編著 (2001) 『東アジアにおける国際分業と技術移転 —自動車・電機・繊維産業を中心として—』 ミネルヴァ書房。
- ・ 藤田昌久 (2003) 「東アジアの多角化と九州の将来 —空間経済学の視点からの考察—」、『東アジアへの視点』 第14巻第5号、2003年12月、6-22頁)。
- ・ 深川由起子 (2005) 「東アジアの地域主義と経済統合の制度化 —A P E Cを超えて—」、『東アジアへの視点』 第16巻第4号、2005年12月、59-76頁)。
- ・ 山室信一 (2006) 「東アジアはいかに生まれ、どう創られるのか」、『東アジアへの視点』 第17巻第2号、2006年6月、33-40頁)。
- ・ S.ユスフ、M.A.アルタフ、鍋島郁 編 (2006) 『グローバルな変化に向けた東アジアの政策イニシアティブ』 シュプリンガー・フェアラー東京。
- ・ S.ユスフ、M.A.アルタフ、鍋島郁 編 (2006) 『グローバルな生産ネットワークに向けた東アジアの技術革新』 シュプリンガー・フェアラー東京。
- ・ 渡辺利夫 編 (2004) 『東アジア経済連携の時代』 東洋経済新報社。

【雑誌の特集 (順不同)】

- 特別企画 「環黄海における都市間連携の方向 —第1回—」、『東アジアへの視点』 第16巻第3号、2005年9月、52-60頁。
- 特別企画 「環黄海における都市間連携の方向 —第2回— 10都市の交通インフラ整備の現状と課題」、『東アジアへの視点』 第16巻第4号、2005年12月、78-90頁。
- 特別企画 「環黄海における都市間連携の方向 —第3回— 都市政策と地域発展 —経済自由区域・経済開発区の整備状況—」、『東アジアへの視点』 第17巻2号、2006年6月、78-90頁。
- 特別企画 「環黄海における都市間連携の方向 —第4回— ものづくりと産学官連携 —大量生産型の経済システムを

超えて一」、『東アジアへの視点』第17巻第3号、2006年9月、45-56頁。

特別企画「環黄海における都市間連携の方向 —第5回— 中小企業ネットワークに根ざしたもののづくり —企業間連携の先行地域の事例に学ぶ—」、『東アジアへの視点』第17巻4号、2006年12月、41-60頁。

特集「自治体のアジア進出支援とアジア企業の誘致」、『地域開発』第502号、2006年7月。

【図書・論文（外国語）】

Bowles, Samuel, and Herbert Gintis (2002): "Social Capital and Community Governance" The Economic Journal, vol. 112 (November), pp.F419-F436.

Breslin, Shaun, Christopher W. Hughes, Nicola Phillips, and Ben Rosamond, eds. (2002): New Regionalisms in the Global Political Economy: Theories and Cases (Routledge).

Dasgupta, Partha, and Ismail Serageldin, eds. (2000): Social Capital: A Multifaceted Perspective (World Bank).

Dicken Peter (2007): Global Shift: Mapping the Changing Contours of the World Economy, 5th ed. (Sage).

Dicken, Peter, and Henry Wai-chung Yeung (1999): "Investing in the Future: East and Southeast Asian firms in the global economy" in Globalisation and the Asia-Pacific: Contested Territories, eds. by Kris Olds, Peter Dicken, Philip F. Kelly, Lily Kong and Henry Wai-chung Yeung, Routledge, pp.107-128.

Field, John. (2003): Social Capital (Routledge).

Gilpin, Robert (2001): Global Political Economy: Understanding the International Economic Order (Princeton University Press).

Halpern, David (2005): Social Capital (Polity).

Hettene, Bjorn, and Fredrick Soderbaum (2002): "Theorising the Rise of Regionness" in New Regionalisms in the Global Political Economy: Theories and Cases, eds. by Breslin, Shaun, Christopher W. Hughes, Nicola Phillips, and Ben Rosamond, Routledge, pp.33-47.

Higgott, Richard (1999): "The Political Economy of Globalisation in East Asia: The salience of 'region building'" in Globalisation and the Asia-Pacific: Contested Territories, eds. by Kris Olds, Peter Dicken, Philip F. Kelly, Lily Kong and Henry Wai-chung Yeung, Routledge, pp.91-106.

Higgott, Richard (2000): "Regionalism in the Asia-Pacific: Two Steps Forward, One Step Back?" in Political Economy and the Changing Global Order, 2rd.ed., eds. by Richard Stubbs and Geoffrey R. D. Underhill, Oxford University Press, pp. 254-263.

Higgott, Richard (2006): "Economic Regionalism in East Asia: Consolidation with Centrifugal Tendencies" in Political Economy and the Changing Global Order, 3rd.ed., eds. by Richard Stubbs and Geoffrey R. D. Underhill, Oxford University Press, pp. 344-355.

Katzenstein, Peter J. (2005): A World of Regions: Asia and Europe in the American Imperium (Cornell University Press).

Katzenstein, Peter J., and Takashi Shiraishi, eds. (1997): Network Power: Japan and Asia (Cornell University Press).

- Katzenstein, Peter J., and Takashi Shiraishi, eds. (2006): Beyond Japan: The Dynamics of East Asian Regionalism (Cornell University Press).
- Lincoln, Edward J. (2004): East Asian Economic Regionalism (Brookings Institution Press).
- Olds, Kris, Peter Dicken, Philip F. Kelly, Lily Kong, and Henry Wai-chung Yeung, eds. (1999): Globalisation and the Asia-Pacific: Contested Territories (Routledge).
- Pempel, T. J., ed. (2005): Remapping East Asia: The Construction of a Region (Cornell University Press).
- Ruggie, John Gerard (1993): "The Anatomy of an Institution" in his editorial Multilateralism Matters: The Theory and Praxis of an Institutional Form, Columbia University Press, pp.3-47.
- Sassen, Saskia (2001): The Global City: New York, London, Tokyo, 2nd.ed. (Princeton University Press).
- Sassen, Saskia (2006): Cities in a World Economy, 3rd. ed. (Pine Forge Press).
- Stubbs, Richard, and Geoffrey R. D. Underhill, eds. (2006): Political Economy and the Changing Global Order, 3rd. ed. (Oxford University Press).
- Stubbs, Richard, and Austina J. Reed (2006): "Regionalization and Globalization" in Political Economy and the Changing Global Order, 3rd.ed., eds. by Richard Stubbs and Geoffrey R. D. Underhill, Oxford University Press, pp. 289-293.
- Watts, D. J. and S. H. Strogatz (1998): "Collective dynamics of 'small-world' networks", Nature, vol.393, pp.440-42. 著者の1人S・ストロガッツ教授の米コーネル大学内のホームページ (<http://tam.cornell.edu/Strogatz.html#research>) でPDFファイルが入手可能。

【インターネット・リソース】

- ・ 東アジア経済交流推進機構 <http://www.pysih.net/jp/index.html>
- ・ 世界銀行ソーシャル・キャピタル <http://www1.worldbank.org/prem/poverty/scapital>