

經濟論叢

第163卷 第2号

第二次世界大戦期の国際決済銀行（4）……………	西牟田祐二	1
日韓海峡経済圏（2）……………	鄭應周	32
大気汚染に対する課税と土地利用規制（2）……………	鄭炳潤	55
女性の就業パターンに関する一考察……………	陳珍珍	72
非定常データによる 貨幣需要関数推定とその安定性……………	井口泰秀	93

平成11年2月

京都大學經濟學會

日韓海峡経済圏（2）

——東北アジアにおける国際地域形成——

鄭 應 周

I 日韓海峡経済圏構想の背景

日韓海峡経済圏の形成過程とその可能性を，現在の経済的，社会的な交流状況を踏まえて検討する。域内対象地域の詳細な資料の入手が困難なので，経済的な交流状況については，さしあたり港湾間輸送の資料を主に用いて分析を進めることにする。海峡を挟んで行われる各港間の貨物量の動きの変化は，そのまま各港の域内後背地との取引の変化を意味するわけではないが，後者がある程度までは反映していると考えられる。すなわち釜山，浦項，光陽などがその例である。また内航・外航海運による貿易に関しては，港がその周辺地域の物流の主たる出入口であることはいうまでもない¹⁾。以上のことを留意しながら，経済圏の形成のために行われている民間レベルの交流をも含めて，以下分析を進める。

1 域内各県の韓国との取引

九州地域と韓国との貿易の大部分を担っている福岡県産品の輸出先として，韓国は金額ベースで1990年の6位から，1993年にはアメリカに次ぐ2位に上がり，金額，順位，構成比のいずれもが上昇傾向を見せている（表1）。その反面，福岡県内港湾の輸入額においては，韓国は1990年，91年の1位から，1992

1) 韓国内の場合，釜山，蔚山，浦項，光陽を中心とする，いわゆる東南工業ベルト地域の経済的繁栄は，自然条件に恵まれた港の存在とこの港を通じた円滑な物流と無関係ではない。

表1 福岡県生産品上位輸出国(地域)順位表

(単位:百万円, %)

順位	1990年			1991年			1992年			1993年		
	国(地域)名	輸出額	構成比	国(地域)名	輸出額	構成比	国(地域)名	輸出額	構成比	国(地域)名	輸出額	構成比
1	アメリカ	219,568	27.8	アメリカ	136,211	16.3	アメリカ	144,920	17.5	アメリカ	349,146	49.3
2	ドイツ連邦	35,672	4.5	ドイツ連邦	69,132	8.3	ドイツ連邦	49,310	6.0	大韓民国	61,814	8.7
3	タイ	21,711	2.7	中華人民共和国	27,940	3.3	イギリス	35,910	4.3	台湾	31,985	4.5
4	中華人民共和国	20,255	2.6	大韓民国	26,190	3.1	中華人民共和国	30,032	3.6	中華人民共和国	24,763	3.5
5	オーストラリア	19,129	2.4	タイ	24,413	2.9	大韓民国	28,942	3.5	ロシア	8,904	1.3
6	大韓民国	17,068	2.2	台湾	20,064	2.4	台湾	28,193	3.4	マレーシア	6,894	1.0
7	カナダ	14,177	1.8	フランス	15,898	1.9	タイ	21,887	2.6	香港	6,466	0.9
8	台湾	14,064	1.8	イギリス	12,482	1.5	オーストラリア	20,696	2.5	フィリピン	6,316	0.9
9	イギリス	13,938	1.8	旧ソビエト連邦	12,090	1.4	フランス	19,679	2.4	シンガポール	6,303	0.9
10	旧ソビエト連邦	13,261	1.7	サウジアラビア	11,655	1.4	ニュージーランド	13,070	1.6	タイ	5,894	0.8
	その他	401,814	50.8	その他	480,733	57.4	その他	433,569	52.5	その他	200,089	28.2
	合計	790,657	100.0	合計	836,808	100.0	合計	826,208	100.0	合計	708,574	100.0

出所:福岡県商工部通商観光課「福岡県貿易年表」1990-93年版より作成。

表2 福岡県生産品上位輸入国(地域)順位表

(単位:百万円, %)

順位	1990年			1991年			1992年			1993年		
	国(地域)名	輸入額	構成比	国(地域)名	輸入額	構成比	国(地域)名	輸入額	構成比	国(地域)名	輸入額	構成比
1	大韓民国	129,797	17.5	大韓民国	140,444	17.8	アメリカ	125,438	15.9	アメリカ	122,712	15.8
2	アメリカ	121,765	16.4	アメリカ	127,653	16.1	大韓民国	125,418	15.9	大韓民国	121,134	15.6
3	インドネシア	86,459	11.6	インドネシア	84,149	10.6	中華人民共和国	86,584	11.0	中華人民共和国	98,795	12.8
4	台湾	54,240	7.3	中華人民共和国	71,927	9.1	インドネシア	81,823	10.4	インドネシア	76,875	9.9
5	中華人民共和国	48,723	6.6	台湾	55,893	7.1	オーストラリア	47,015	6.0	タイ	45,364	5.9
6	オーストラリア	47,685	6.4	オーストラリア	43,991	5.6	台湾	45,132	5.7	マレーシア	44,662	5.8
7	カナダ	35,166	4.7	タイ	41,973	5.3	タイ	44,512	5.6	台湾	42,793	5.5
8	タイ	34,422	4.6	カナダ	34,430	4.4	マレーシア	42,215	5.4	オーストラリア	41,858	5.4
9	マレーシア	29,495	4.0	マレーシア	32,095	4.1	カナダ	33,644	4.3	カナダ	31,507	4.1
10	旧ソビエト連邦	28,482	3.8	旧ソビエト連邦	22,032	2.8	旧ソビエト連邦	20,947	2.7	ロシア	22,951	3.0
	その他	126,560	17.0	その他	136,417	17.2	その他	136,071	17.3	その他	125,792	16.2
	合計	742,794	100.0	合計	791,004	100.0	合計	788,799	100.0	合計	774,443	100.0

出所:表1と同じ。

年にアメリカに追い抜かれて2位となり、金額、順位、構成比のいずれも低下傾向を見せている(表2)。これはアメリカによる市場開放要求への日本側の対応の結果であるとともに、新興発展途上国の成長に伴う労働集約的商品における韓国の競争力の低下にも起因していると思われる。

他方、山口県の国別輸出入順位では、1992-93年に、輸出入いずれも韓国が首位となった。数量ベースで、対韓輸出が1992年に21.7%、1993年に20.1%を占め、対韓輸入はそれぞれ35.5%、37.5%を占めた(表3)。金額ベースで同県の輸出額は福岡県のそれを遥かに上回り、1992年に4.7倍、1993年に2.0倍に達した。輸入額でも同県は福岡県をそれぞれ1.9倍、1.8倍を上回った。

対韓貿易に占める日本の域内地域の比率は、輸出で1992年の7.9%が1993年には9.4%にまで上昇した(表4)。1993年度の内訳は、福岡県が2.9%、山口県が5.8%、佐賀県が0.3%、長崎県が0.5%である。輸入額では1992年の25.5%が1993年には27.4%に上昇しており、1993年度の内訳は福岡県が9.3%、山口県が17.1%、佐賀県が0.4%、長崎県が0.5%である。

以上の分析から、まず、今後長期的動向を検討すべきであるとしても、域内における国際的な物流の増大、すなわち、輸出・輸入いずれも増加の傾向を示していることが窺われる。特に日本の対韓輸入に占める域内の割合が、1992年25.5%から1993年27.2%に上っていることは、1年間の変動なので過大評価はできないとはいえ、域内の経済的相互依存度の深化を示唆しており、域内各港が日韓における物流の重要な窓口の役割を果たしているといえよう。

第二、①日韓貿易に占める山口県の比率が大きいこと、②山口県の外国貿易に占める韓国の比率が大きいことが確認できる。特に、下関港と釜山港との関係からみれば、同県の対韓貿易は日韓海峡経済圏域内の貿易がその大宗を占めていることは当然であろう。こうした圏域の物流における山口県の存在の大きさからみれば、日韓海峡経済圏に山口県を含ませることが合理的であろう。

最後に、全体の日韓間貿易収支は韓国の一方的な赤字であるが、域内に限っては日本側が赤字を出している。これは域内韓国側地域の地位の相対的高さを

表3 山口県の国別輸出入実績

(単位：千円, %)

順位	輸 出						輸 入					
	1992年			1993年			1992年			1993年		
	国 名	輸 出 額	構成比	国 名	輸 出 額	構成比	国 名	輸 入 額	構成比	国 名	輸 入 額	構成比
1	韓 国	136,735,749	21.7	韓 国	122,236,909	20.1	韓 国	242,983,556	35.5	韓 国	222,346,129	37.5
2	ド イ ツ	85,215,632	13.5	台 湾	70,331,477	11.6	サウジアラビア	73,352,181	10.7	サウジアラビア	57,916,683	9.8
3	台 湾	59,227,651	9.4	ア メ リ カ	64,005,850	10.6	オーストラリア	61,050,407	8.9	オーストラリア	53,782,502	9.1
4	ア メ リ カ	54,783,228	8.7	ド イ ツ	60,126,255	9.9	インドネシア	46,461,770	6.8	インドネシア	35,699,969	6.0
5	中 国	21,992,776	3.5	イ ギ リ ス	20,764,295	3.4	アラブ首長国連邦	37,237,998	5.4	オ ー マ ン	34,814,849	5.9
6	オ ラ ン ダ	21,690,265	3.4	香 港	19,472,395	3.2	ア メ リ カ	36,773,271	5.4	ア メ リ カ	26,339,329	4.4
7	オーストラリア	20,017,782	3.2	中 国	18,981,801	3.1	オ ー マ ン	34,104,504	5.0	アラブ首長国連邦	20,492,790	3.5
8	イ ギ リ ス	19,428,728	3.1	オ ラ ン ダ	18,201,430	3.0	ク ウ ェ ー ト	21,130,206	3.1	ク ウ ェ ー ト	16,368,824	2.8
9	香 港	17,649,870	2.8	南 ア フ リ カ	16,699,132	2.8	南 ア フ リ カ	17,536,977	2.6	中 国	15,961,044	2.7
10	オーストラリア	15,654,267	2.5	オーストラリア	16,248,675	2.7	中 国	17,423,867	2.5	イ ラ ン	15,218,686	2.6
	そ の 他	176,890,508	28.1	そ の 他	179,612,391	29.6	そ の 他	96,439,234	14.1	そ の 他	93,920,361	15.8
	総 計	629,286,456	100.0	総 計	606,680,610	100.0	総 計	684,493,971	100.0	総 計	592,861,166	100.0

出所：山口県商工労働部商政課「山口県貿易統計」1992、93年版より作成。

表4 日韓貿易における域内取引の位置

(単位：百万円, %)

	輸 出				輸 入			
	1992年	割合	1993年	割合	1992年	割合	1993年	割合
福 岡 県	28,942	1.3	61,814	2.9	125,418	8.6	121,134	9.3
山 口 県	136,736	6.1	122,237	5.8	242,984	16.6	222,346	17.1
佐 賀 県	—	—	6,895	0.3	—	—	5,544	0.4
長 崎 県	11,233	0.5	9,709	0.5	5,948	0.4	6,539	0.5
合 計	176,911	7.9	200,655	9.4	374,350	25.5	355,563	27.4
日 本 全 国	2,253,298		2,123,878		1,465,879		1,297,322	

出所：「福岡県貿易統計」1992-93年版、「山口県貿易統計」1992-93年版、「佐賀県貿易白書」1995年、「長崎県貿易統計」1995年、などより作成。

示すものでもある。

2 域内各港の相互依存度

(1) 北九州港と博多港

表5から分かるように、北九州港は韓国側の域内各港との間で極めて密接な関係を持っている。同港の対韓輸出において、域内の比率は着実に増えているが、域外向け輸出は徐々に減っている。同港の対韓国輸出に占める域内各港への輸出貨物量の比率は、1980年の60.2%から1985年に64.0%、1990年に83.5%と上昇し、1994年には93.8%をも占めている。従って、北九州港の対アジア輸出に占める対韓輸出量の比率は、1980年の6.8%から、10年後の1990年には18.3%にまで増大し、さらに1994年には20.6%となっている。すなわち1994年の比率は1980年の約3倍を上回っており、韓国との経済的関係が益々緊密化していることが分かる。いずれにせよ、今日の北九州港の韓国への輸出貨物は、9割以上が域内に仕向けられている。

北九州港の対韓国輸入総量に占める域内の比率は、1980年の75.9%が1985年には69.1%へと若干減少するが、その後1990年の83.6%、1994年の83.9%へと上昇傾向を辿っている(表6)。同港の域内輸入貨物量の比率も増えつつある。

ところが、アジアからの輸入に占める対韓輸入の比率は、伸び悩んでいる。これは韓国が東南アジア諸国や中国などに日本の市場を奪われつつあることを示している。にもかかわらず、同港の韓国各港からの輸入量は、ピークであった1990年には1980年の3倍を越えており、しかも域内の比率は伸びつつある。各港別に見ると、釜山、蔚山、そして光陽からの積出しが目立っており、中でも光陽が増えつつあることは注目に値する。釜山港の貨物取扱能力が限界に達しつつあること、光陽港が自然条件に恵まれていること、近隣に浦項製鉄所の光陽工場や、麗川化学団地が設けられたことなどの諸要因が、光陽港からの輸入の増大に寄与したと考えられる。このように、北九州港と韓国域内各港との貿易量は、域外貿易の減少傾向とは違って、増加傾向を見せている。

表5 北九州港の韓国各港への輸出貨物量 (単位: トン, %)

年度	総輸出货量	アジア	域内							域外	
			韓国 合計	釜山	麗水	馬山	蔚山	光陽	その他	小計	小計
1980	7,566,706	5,263,484	359,183	125,927	2,211	10,315	54,145	n. a.	23,745	216,343	142,840
			100.0%	35.1%	0.6%	2.9%	15.1%		6.6%	60.2%	39.8%
	100.0%	69.6%	4.7%								
1985	5,244,146	3,429,013	354,069	124,526	24,536	4,579	66,494	n. a.	6,404	226,539	127,530
			100.0%	35.2%	6.9%	1.3%	18.8%		1.8%	64.0%	36.0%
	100.0%	65.4%	6.8%								
1990	4,167,072	2,325,269	424,448	333,101	n. a.	647	18,516	803	23,470	354,567	69,881
			100.0%	78.5%		0.2%	4.4%	0.2%	5.5%	83.5%	16.5%
	100.0%	55.8%	10.2%								
1994	6,024,073	4,279,470	883,046	511,162	87,647	145,070	83,251	1,000	530	828,660	54,386
			100.0%	57.9%	9.9%	16.4%	9.4%	0.1%	0.1%	93.8%	6.2%
	100.0%	71.0%	14.7%								

注1: 域内のその他は長興, 木浦, 莞島, 海南, 三千浦地域の合計である。
出所: 北九州市『北九州港湾勢』1980, 85, 90, 94年度版より作成。

表6 北九州港の韓国各港からの輸入貨物量 (単位: トン, %)

年度	総輸入量	アジア	域内							域外	
			韓国 合計	釜山	麗水	馬山	蔚山	光陽	その他	小計	小計
1980	22,177,971	6,287,382	204,313	29,503	63,858	29,948	7,145	n. a.	24,527	154,981	49,332
			100.0%	14.4%	31.3%	14.7%	3.5%		12.0%	75.9%	24.1%
	100.0%	28.3%	0.9%								
1985	25,073,017	9,076,052	162,519	49,033	48,645	8,698	2,002	n. a.	3,854	112,232	50,287
			100.0%	30.2%	29.9%	5.4%	1.2%		2.4%	69.1%	30.9%
	100.0%	36.2%	0.6%								
1990	23,864,120	10,957,763	708,637	385,866	82,449	35,651	46,469	32,329	9,844	592,608	116,029
			100.0%	54.5%	11.6%	5.0%	6.6%	4.6%	1.4%	83.6%	16.4%
	100.0%	45.9%	3.0%								
1994	23,601,562	11,304,300	652,119	398,455	16,155	11,578	73,909	41,694	5,279	547,070	105,049
			100.0%	61.1%	2.5%	1.8%	11.3%	6.4%	0.8%	83.9%	16.1%
	100.0%	47.9%	2.8%								

注1: 域内のその他は長興, 木浦, 莞島, 海南, 三千浦地域の合計である。
出所: 表5と同じ。

表7 門司港の対韓国輸出入品目 (単位:千円, %)

品名	輸 出			
	1993年	割合	1994年	割合
織物用糸及び繊維製品	3,861,431	10.4	3,711,728	10.0
有機化合物	4,049,071	10.9	3,318,443	9.0
鉄鋼	3,174,163	8.5	3,229,167	8.7
工業機械	6,317,022	17.0	7,858,742	21.3
電気機器	4,700,484	12.6	2,756,899	7.5
その他	15,063,423	40.5	16,097,031	43.5
合計	37,165,594	100.0	36,972,010	100.0

品名	輸 入			
	1993年	割合	1994年	割合
織物用糸・繊維及び繊維製品	1,844,450	2.5	3,576,977	4.7
鉄鋼	4,886,488	6.6	5,148,667	6.8
衣類及び同付属品	42,433,234	56.9	40,018,360	53.0
履き物	3,247,985	4.4	4,003,463	5.3
旅行用具・ハンドバック	5,265,638	7.1	4,760,225	6.3
その他	16,868,938	22.6	17,989,208	23.8
合計	74,546,733	100.0	75,496,900	100.0

注: 価額の場合、輸出は本船渡価額 (F. O. B.), 輸入は到着価額 (C. I. F.) とし、単位千円未満は切り捨てた。

出所: 門司税関【外国貿易年表】1993年、1994年版。

北九州港²⁾の最大港である門司港の対韓輸出入品目をみれば、主要輸入品目は、その大半を占める衣類をはじめ、旅行用具、ハンドバック、鉄鋼などである(表7)。他方、韓国向けの輸出品目における比率が最も大きいのは、産業機械であり、電気機器、有機化合物、織物用原糸及び繊維製品がこれに続く。

以上の分析より北九州港についてみれば、①同港の貿易総量に占める対アジア貿易の比率が非常に大きくかつ増加傾向にあること、②同港の対アジア貿易に占める韓国の比重が上昇していること、③同港の対韓国貿易に占める域内各

2) 同港は1964年に「門司」「小倉」「洞海」の3港が統合して誕生した。

港の比率が高まっていること、などを指摘することができよう。

次に、博多港は北九州港および下関港と比べて対韓貿易量が相対的に少ない(表8)。しかし対韓輸出総量に占める域内港の比率はほぼ100%に近い。仕向け港別の輸出量において、1990年に麗水が66.5%を占め、一時期釜山を上回ったが、釜山は1991年の88.2%、1992年の96.2%、1993年の92.9%を占めており、依然として圧倒的比率を維持している。対韓輸入量で域内港積出しの比率は、96.6%に達している。また1990年以降、釜山以外の港の比率が減少しているのに対して、釜山の比率は着実に増え、1993年には95.8%を占めるにまで至った(表9)。

(2) 下関港

かねてから対韓貿易の窓口である下関港は、域内でも対韓貿易比率が最も高い。韓国向け輸出の中では、地理的に近い釜山向けが100%を占めている(表10)。同港の輸出貨物総量に占める釜山港の比率も1992年の96.3%、1993年の94.4%、1994年の92.3%であった。若干減少傾向にあるものの、依然として3年間の平均で94.3%の高い比率を示している。国際貿易において貿易相手港がこれほど特化している例は珍しいといえよう。さらに同港の韓国各港からの輸入量を見ても(表11)。同港の対韓国輸入貨物総量における釜山港からの輸入量比率は、1992年の96.8%、1993年の96.6%、1994年の92.5%であった。同港の輸入貨物量に占める域内各港からの輸入量比率も、1992年99.4%、1993年98.0%、1994年97.4%と極めて高い。また、同港の輸入貨物総量の中における域内の割合は、輸出ほどではないがほぼ50%に近い。

表10、11から分かるように、下関港の韓国との貿易はほとんど域内で行われている。さらに、金額ベースで同港の国別貿易動向をみれば、韓国への輸出額は1992年の934億円、1993年の833億円、1994年の850億円であり、その構成比はそれぞれ65.4%、65.6%、60.7%であった(表12)。1994年度の主要輸出品目は、一般機械及び電気機器、化学工業製品であった。他方、輸入額をみると、1992年2,360億円、1993年2,180億円、1994年2,176億円で、構成比はそれぞれ

表8 博多港の韓国各港別輸出量 (単位: トン, %)

年度	域内						域外
	合計	釜山	麗水	馬山	蔚山	小計	小計
1990	60,576 100.0	19,789 32.7	40,270 66.5	416 0.7	n. a.	60,475 99.8	101 0.2
1991	51,162 100.0	45,102 88.2	4,492 8.8	1,568 3.1	n. a.	51,162 100.0	n. a.
1992	104,694 100.0	100,728 96.2	n. a.	3,488 3.3	n. a.	104,216 99.5	478 0.5
1993	84,238 100.0	78,225 92.9	n. a.	3,329 4.0	2,528 3.0	84,082 99.8	156 0.2

出所: 福岡市港湾局『博多港統計年報』平成2, 3, 4, 5年度版より作成。

表9 博多港の韓国各港別輸入量 (単位: トン, %)

年度	域内						域外
	合計	釜山	麗水	馬山	蔚山	小計	小計
1990	324,234 100.0	231,270 71.3	63,569 19.6	8,141 2.5	137 0.0	303,117 93.5	21,117 6.5
1991	331,459 100.0	268,518 81.0	37,781 11.4	5,690 1.7	762 0.2	312,751 94.4	18,708 5.6
1992	297,179 100.0	271,469 91.3	500 0.2	5,413 1.8	332 0.1	277,714 93.5	19,465 6.5
1993	392,610 100.0	376,009 95.8	n. a.	3,009 0.8	284 0.1	379,302 96.6	13,308 3.4

出所: 表8と同じ。

85.6%, 85.1%, 84.3%であった。1994年度の主要輸入品目は、機械機器、魚介類、衣類であった。(したがって、下関港でも北九州港のように日韓産業間の相違を見ることができる。)しかし、下関港には次のような特異な傾向がある。総輸出量に占める対韓輸出量の比率は、1992年の96.3%、1993年の94.4%、1994年の92.3%であるが、総輸入量に占める対韓輸入量の比率は、それぞれ

表10 下関港の韓国各港との輸出貨物量 (単位: トン, %)

年度	釜山	対韓国比	韓国合計	対世界比	世界総計
1992	670,707	100.0	670,707	96.3	696,712
1993	301,594	100.0	301,599	94.4	319,332
1994	336,547	100.0	336,547	92.3	364,469
合計	1,308,848	100.0	1,308,853	94.8	1,308,513

注: 1993年度の韓国の合計に数字5が足りないのは、麗水向けである。

出所: 下関市港湾局「下関港統計年報」1993, 94, 95年度版より作成。

表11 下関港の韓国各港との輸入貨物量 (単位: トン, %)

年度	域内						域外			韓国合計	②	世界総計
	釜山	①	②	その他	小計	①	②	③				
1992	673,961	96.8	46.5	18,523	692,484	99.4	47.8	4.113	696,597	48.1	1,449,202	
1993	622,295	96.6	46.2	9,043	631,338	98.0	46.8	13,000	644,338	47.8	1,348,103	
1994	648,294	92.5	47.9	34,624	682,918	97.4	50.4	18,199	701,117	51.8	1,353,877	
合計	1,944,550	95.2	46.8	62,190	2,006,740	98.3	48.3	35,312	2,042,052	49.2	4,151,182	

注: ①は対韓国比であり, ②は対世界比である。

③1993年は「元山」(北朝鮮), 1994年は温水(地域不明)と済州である。

出所: 表10と同じ。

47.8%, 46.8%, 50.4%で, 輸出の約1/2にすぎない。他方, 対韓輸出額の比率は, 1992年の65.4%, 1993年の65.6%, 1994年の60.7%で, 輸出量の比率を大きく下回っているが, 輸入額の比率は, それぞれ85.6%, 85.1%, 84.3%を占めており, 輸入量の比率を大幅に上回っている。この事由としては, 輸入の場合, まず, 韓国からの輸入品が他国からの輸入品より相対的に高付加価値の商品であることが考えられる。もう一つの事由として, 通関届で申告した港と貨物の積卸しとが, 運輸会社や輸出入業者の事情によって別の港で行われることが考えられる³⁾。また輸出の場合も, 釜山経由の第三国輸出が考えられる。下関港と釜山港との貿易を数量ベースと金額ベースで比較した場合, かなりの

3) 例えば, 輸入通関届を長崎税関管轄下の下関港に提出して, 実際の貨物は博多港から輸入した場合, 金額ベースの統計は下関港でとられる。が, 輸入量の統計は博多港でとられる。

表12 下関港の国別貿易表(下関税関支署調)(単位:百万円, %)

仕 向 国	1992年	構成比	1993年	構成比	1994年	構成比	主 要 品 目
	韓 国	93,363	65.4	83,318	65.6	84,977	
パ ナ マ	12,398	8.7	2,133	1.7	13,160	9.4	船 舶 類
ア メ リ カ	8,751	6.1	8,472	6.7	9,657	6.9	ゴ ム 製 品 ・ 鉄 鋼
オーストラリア	4,854	3.4	4,073	3.2	4,719	3.4	タ イ ヤ, 鉄 鋼
中華人民共和国	3,213	2.3	5,280	4.2	4,170	3.0	一般機器及び電気機器
バハマ連邦		0.0	4,988	3.9	3,534	2.5	船 舶 類
台 湾	4,937	3.5	3,385	2.7	3,362	2.4	非鉄金属・繊維
シンガポール	2,177	1.5	2,136	1.7	2,727	1.9	非 鉄 金 属
ロ シ ア	2,026	1.4	2,076	1.6	2,185	1.6	タ イ ヤ
そ の 他	11,076	7.5	11,174	8.8	11,511	7.9	
合 計	142,795	100.0	127,035	100.0	142,002	100.0	
仕 出 国	1992年	構成比	1993年	構成比	1994年	構成比	主 要 品 目
韓 国	235,986	85.6	217,950	85.1	217,626	84.3	機械機器, 魚介類・衣類
中華人民共和国	7,652	2.8	9,161	3.6	12,443	4.8	履き物・衣類, 魚介類
ア メ リ カ	7,366	2.7	7,161	2.8	8,071	3.1	魚介類, 穀物・同調整品
ニュージーランド	1,199	0.4	1,729	0.7	3,171	1.2	ア ル ミ, 木 材
タ イ	2,340	0.8	1,699	0.7	3,152	1.2	魚 介 類 ・ 穀 物
オーストラリア	5,006	1.8	4,316	1.7	2,887	1.1	穀 物, 亜 鉛 鉱
ロ シ ア	1,543	0.6	1,475	0.6	2,504	1.0	魚 介 類
南アフリカ	2,234	0.8	2,375	0.9	1,576	0.6	り ん 鉱 石
北 朝 鮮	1,143	0.4	1,384	0.5	1,007	0.4	魚 介 類
そ の 他	11,375	3.9	8,993	3.3	5,748	2.1	
合 計	275,844	100.0	256,243	100.0	258,185	100.0	

出所: 表10と同じ。

輸出入のトランシップ⁴⁾が推定できる。釜山向けの航路を持つ日本の地方港は、20港に及んでいる。釜山港の利用に伴う諸費用が、日本の港のそれと比べ相対的に安いので、内航海運や陸路を使って製品を神戸、横浜などの日本国内ハブ港に移送した後、直接に東南アジアや欧米に輸出するより、地方港—釜山港

4) 特定のハブ港を中心として、小型船で周辺の貨物を集荷させ、その後欧米や第3国に向けて大型コンテナ船で海上輸出入の輸送をすること。

ルートなどを利用する方が物流コストの面で安くなる⁵⁾。実際に、釜山港経由の輸出ルートを採用する企業は近年急増しており、このことが両港の結びつきを強める一要因になっていると推定される。

以上のように、下関港は域内貿易の比率が非常に高く、とくに日本唯一の釜山港向け専用の港であるといえるほど、釜山港への依存度が極めて高い。さらに、域内における日本側の各港の特徴をも窺うことができよう。すなわち博多港は世界向けの、北九州港はアジア向けの、下関港は釜山向けの港であると特徴づけることができよう。一方、韓国側については、物流機能の釜山港一極集中が進行している点を確認することができた。

3 域内の直接投資

(1) 日本の直接投資

1985年9月のいわゆる「プラザ合意」を契機とする、急激な円高の進展がもたらした国際競争力の低下を克服するため、日本企業はNIEs諸国や新興発展途上国への生産拠点の移転を積極的に推進し始めた。九州、山口の地場企業のなかにも海外進出を始める企業が現れている。それらの海外進出状況を見れば、1971年から1985年までの累計件数が167件であったのに対して、1986年以降95年までは592件に急増している(表13)。その内、1986年以降同地域地場企業の韓国への進出件数は27件である。韓国向けについては、賃金の上昇等から生産基地としての魅力が薄れたこともあって、件数は少ない。27件の地域別内訳を見ると、山口県の3件、熊本県の1件、鹿児島県1件を除いた22件は福岡県の地場企業によるもので、その内9社が韓国側域内に進出した⁶⁾。

このことから、東アジアにおいて九州・山口地域の企業は、長期的に、日韓海峡経済圏より環黄海経済圏を狙っているといえよう。その意味で、日本側

5) 各港のトランシップに関する正確な資料は出ていない。同地域に対して分析の上、統計上の数字の差で推定はしているが、今後十分な検討が必要である。【日本経済新聞】1995年6月7日付、夕刊。

6) (財)九州経済調査協会 [1996], 28ページ参照。

表13 九州・山口地場企業の海外進出状況 (単位:件)

	1971-85	86-94	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95
世 界 計	167	592	39	57	36	50	54	80	60	74	69	73
ア ジ ア 計	110	418	24	40	25	28	32	46	42	58	61	62
アジアNIEs 計	63	129	12	22	11	6	7	21	14	10	13	13
韓 国	20	27	2	5	3	1	2	5	1	2	3	3
台 湾	17	30	2	7	4	—	2	4	5	1	4	1
香 港	13	45	5	8	2	3	2	7	5	4	4	5
シンガポール	13	27	3	2	2	2	1	5	3	3	2	4
ASEAN 計	31	75	2	10	7	11	10	8	4	5	9	9
中 国	12	198	10	7	7	11	14	14	21	40	37	37
その他 アジア	4	16	—	1			1	3	3	3	2	3
ヨ ー ロ ッ パ	14	48	4	2	1	5	6	13	2	10	2	3
北 ア メ リ カ	23	111	9	14	10	15	14	17	15	5	5	7
そ の 他	20	15	2	1	—	2	2	4	1	1	1	1

出所:九経調地域情報データベース「REQUEST—九州」,アンケートである。但し,(財)九州経済調査協会「九州・山口地場企業の海外進出(1986-95)」1996年3月より引用。

は、日韓海峡経済圏を環黄海経済圏進出のための一つの拠点として考えられているであろう。しかし、中国市場が成熟するまでには、まだ長期を要するので、域内における企業の戦略と自治体レベルの戦略とに相違が出てくる。企業は中国の潜在的に広大な市場を直接に狙っているのに対して、自治体は近い将来に実現可能な日韓海峡経済圏の形成を直接の目標としているからである。

(2) 韓国の直接投資

他方、日本の域内に進出する韓国企業も増えているが、その大部分が財閥系の総合商社、研究所などサービス分野に集中している。現代ジャパン(株)、三星ジャパン(株)、鮮京ジャパン(株)、暁星ジャパン(株)、大宇ジャパン(株)などが韓国の総合商社による進出であるが、日本における東京本社の福岡支店にすぎない。それ以外、韓国外換銀行、アジア航空、大韓航空などがある。また、九州の豊富な観光資源のために、零細な旅行代理店も数多く進出している。

財閥系企業のなかで、大宇グループが福岡に設立した(株)大宇、大宇通信、

大宇電子は、福岡シティ銀行と合弁で福岡リサーチパークに進出し、130億円を投じて、家電・コンピューターなどの開発に力を入れている。三星グループも、福岡に16名(韓国人3名、日本人13名)の職員で自動車部品生産のための事前調査を行っている。

こうした韓国企業の事業活動のなかでも、とりわけ注目に値するのは、浦項総合製鉄(以下、ポスコ)の傘下企業であるポスメタルの進出である。ポスコの場合、日本全国を三つの地域に分けて流通販売戦略を展開している。すなわち、東京を中心とした関東地域は韓国の総合商社が、大阪を中心とした近畿地域は傘下企業の(株)ポスコインターナショナル・オオサカがそれぞれ担っている。他方、九州、山口を中心とした九州地域は、ポスコインターナショナルオオサカ、大宇ジャパン、現代総合商事、藤原運輸によって設立された(株)ポスメタルが営業活動を行っている⁷⁾。同社は1994年7月北九州市若松で倒産した企業⁸⁾を買収し、ポスコのコイル専門加工工場を設立した。こうした買収の背景として、一層の市場開放を控えて韓国国内市場における外国企業との競争激化が予想されることや、より広い日本市場開拓の必要が生じたことの2点が考えられる。韓国に最も近い臨海工業団地に位置する⁹⁾という地理的利点を活かし、ポスメタルは原材料の大部分を輸入し加工製品を日本の需要家へ直接に供給している。

ポスメタルの進出は、日本市場における同社が少なくとも価格の面で競争力をすでに持つに至っていることを示している。これは韓国企業が先進技術の導入や技術開発を絶えず行い、追い上げてきた結果でもある。従来韓国企業は、主に発展途上国に進出してきたが、最近ではポスメタルのように参入障壁が一番高いと言われていた日本に進出し、短期間に黒字を出す段階にまで来ている。

7) ポルメタルに対する出資状況は、(株)ポスコインターナショナルオオサカが3,000株(50%)、大宇ジャパン(株)が1,500株(25%)、現代総合商事(株)1,200株(20%)、藤原運輸(株)が300株(5%)である。

8) 買収先は福岡鋼板工業若松工場であり、1997年には設備能力を1.3倍に増強した。

9) 原材料の殆どを光陽製鉄所より輸入しており、専用船で7時間(片道)かかっている。

これは国際的な経済交流の展開による経済的一体化の進展でもある。こうした域内における企業の相互浸透は相互依存度の上昇を示すものにほかならない。

4 人的交流

九州7県からの日本人出国者渡航先をみれば(表14), 1993年は80万人を上回った。そのうち, アジアにおける韓国の比率は1988年から1991年まで増加し, 1992年以降は若干減っているものの, 依然として40%以上を維持している。1993年に九州から韓国への出国者数は20万8千人に上っており, 九州から渡航先として出国者数が20万人を越えている国は韓国しかない。

他方, 九州に入国した外国人も, 1993年に27万8千人で増加傾向をみせている(表15)。このうち, アジアからの入国者は約24万6千人で, 入国外国人全体の88%を占めており, 1990年以降は90%弱を保っている。国別では韓国からの入国者が14万8千人で最も多い。1980年代後半からの推移をみると, 1988年に約4万人(構成比: 39%)であったのが, 1993年に14万8千人(構成比: 60%)と急増している。人的交流においても九州地域と韓国とが密接な関係を持っていることが窺える¹⁰⁾。

また, 学術文化面での交流も拡大している。現在九州の23大学が, 24ヶ国・地域の121大学(学部, 研究所含む)と友好・姉妹協定を結んでいる。そのうち, アジアの大学は8ヶ国・地域の62大学で, 中国が37大学で最も多い。次いでアメリカの28大学, 韓国の15大学となっている。その中で韓国の域内大学は7を数える。

II 日韓海峡経済圏形成の意義と課題

1 「経済地域」もしくは「国際(境)地域」の形成

日韓海峡経済圏の形成は, 「一国システム」の限界, すなわち国民経済の枠

10) 1991年6月30日現在, 在外韓国人総数は4,832,414人(韓国全人工比で約11.2%)と推定され, その10.5%にあたる730,901人が日本に居住している。園田恭一・金東洙 [1994], 88ページ。

表14 九州7県からの日本人出国者渡航先

(単位:人,%)

	中国	台湾	香港	韓国	構成比	その他 アジア	アジア計	北アメリ カ州	ヨーロッ パ州	その他	合計
1988年	37,247	71,707	53,979	127,923	38	49,605	340,461	132,217	33,725	25,620	532,023
1989年	27,371	75,493	57,345	157,602	42	60,350	378,161	150,389	56,087	13,152	597,789
1990年	27,826	60,143	65,775	181,867	44	80,491	416,102	168,291	75,805	6,414	666,612
1991年	34,958	51,260	58,678	202,296	47	80,624	427,816	172,397	43,649	34,767	678,629
1992年	50,381	47,716	63,479	182,055	41	100,693	444,324	195,354	60,985	56,390	757,053
1993年	61,178	42,090	60,104	208,449	44	103,127	474,948	184,086	67,422	76,135	802,591
93/88	164.2	58.7	111.3	162.9		207.9	139.5	139.2	199.9	297.2	150.9

注:構成比はアジアにおける韓国のことである。

出所:福岡経済同友会・アジア交流委員会『九州と東アジアの交流拡大に関する提言』21ページより引用作成。

表15 九州7県への入国外国人国籍別推移

(単位:人,%)

	中国	台湾	香港	韓国	構成比	その他 アジア	アジア計	北アメリ カ州	ヨーロッ パ州	その他	合計
1988年	3,263	51,437	1,513	39,823	39	6,573	102,609	6,392	8,602	781	118,384
1989年	3,553	65,465	2,302	74,669	48	10,487	156,476	7,512	16,861	2,418	183,267
1990年	5,029	74,456	3,040	98,317	50	14,848	195,690	5,813	17,370	2,948	221,821
1991年	8,025	68,754	3,390	134,309	57	20,064	234,542	6,980	18,934	2,939	263,395
1992年	13,281	73,475	3,356	145,228	57	20,978	256,318	9,622	19,889	3,459	289,288
1993年	15,639	59,234	2,080	147,979	60	20,599	245,531	13,276	15,068	4,299	278,174
93/88	479.3	115.2	137.5	371.6		313.4	239.3	207.7	175.2	550.4	235.0

注:構成比はアジアにおける韓国のことである。

出所:表14と同じ。

組の相対化を意味している。換言すれば、域内およびその周辺における経済的一体化の進展にはかならない。こうした地域経済圏の形成を重視し、国民経済圏の絶対化を批判した既存研究の一つとして、渡辺尚の論考が注目される¹¹⁾。渡辺はヨーロッパの経済地域を再構成し、時間的・空間的に新しい観点から分析している。さらに、渡辺は経済地域形成の過程を以下のように描いている。

「一つの企業がある地点に誕生すれば、既存の地域環境によって規定されながら、相互に正の外部効果を及ぼし合う場合に、複数の企業が吸引し合い、企業と関連業種の集積が始まる。こうして空間の経済的密度が増していき、一つの経済地域形成の過程が動き出す。このような経済地域の形成は、生産企業の立地を核にする場合に限らず、商業、交通、金融、観光、宗教、軍事などに関わる企業や団体が関連企業・団体を吸引して、経済地域を形成する事例が少ない¹²⁾」。

このような現象は、日韓海峡経済圏の形成過程でも見いだすことができよう。すなわち、日韓海峡経済圏は、最初から製造業企業のみ立地による地域経済圏の形成とは言いがたい。むしろ、この地域では港間の物流関係の緊密化を背景に、地方行政主導による地域経済圏形成のための諸施策や、地元企業間の経済交流ミッションの派遣が推進されることによって、一つの地域形成が現実になり出したのである。また本稿では扱うことができなかったが、同域内における観光や民間レベルでのスポーツ、文化などの交流も活発となっていることも見逃がせない。近年ヨーロッパでは国境や国際海峡を挟む地域の経済的結合（一般にエウレギオ (Euregio) と呼ばれる）の試みが各地でなされている。日韓海峡経済圏はむしろこのエウレギオに相当するものといえよう¹³⁾。

日韓海峡経済圏の概念が一般化したのは1993年以降である。だが、この概念が生まれる前にも、域内では経済的、人的に密接な交流関係が古くから蓄積さ

11) 渡辺尚・作道潤編 [1996]。

12) 同上書、8ページ。

13) 渡辺 [1991]。

れてきた。韓国の経済発展の牽引車の役割を果たしてきた東南地域重化学工業ベルトの形成にあたって、日本は資本や技術などの提供によって一定の役割を果たした。さらに遡れば、1910年から1945年まで続いた植民地朝鮮との関係が北九州の地域形成に大きな役割を果たしたことをも軽視できない¹⁴⁾。域内における商品、資本、サービス、人の移動が自由化された共同市場の形成はまだ先のことであろうが、ともあれ、日本と韓国のそれぞれ一部地域を包摂する経済圏の誕生は、域内移動の自由がまだ大幅に制約されている段階においても、すでに東アジアにおいて大きな意味を持つであろう。

従って、もし地域経済圏の形成過程が①歴史的、地理的前提→②構想→③制度化準備→④初期（成立）制度化→⑤制度化進展→⑥実質的相互依存の深化→⑦確立という段階を経て発展していくとするならば、以上の分析を通じた日韓海峡経済圏をそれに照らしてみると、同経済圏はすでに構想段階を終え、制度化準備段階へまで進展してきたと思う。というのは、両側が必ずしも守らなければならない規則までには整備していないが、現在日韓海峡沿岸県市道知事交流会議は第7回を迎えながら、共同交流事業も9種類を数えており、しかもその中身の深さがかなり着実に進んでいるからである¹⁵⁾。しかし、ヨーロッパのように資本制企業家としての商工会議所がその先頭役を発揮するのではなく、同経済圏においては地方公共団体がその役割をすることが独特な特徴かもしれない。

日韓海峡経済圏の形成によって域内の相互依存関係が拡大・深化すれば、第一に、生産要素の相互補完関係や域内分業関係などはさらに促進されるであろう。例えば、まず資本、技術、労働、経営ノウハウなどの優位性が、これらの活発な域内移動を引き起こし、これにより域内の企業間、企業内、産業間、産業内の交流が一層緊密になろう。韓国側にとっては技術、経営ノウハウなどの

14) 堀和生 [1995], 270ページ。堀和生によると日中戦争以降、植民地時代における朝鮮貿易の輸移入の85%前後、輸移出の80%前後を日本が占めていたと述べている。これが事実ならば、同時代の貿易港としては、域内貿易が占めた割合が相当大きかったことが推定できる。

15) 九州北部三県韓国交流事業実行委員会「第6回1997年日韓海峡沿岸県市道知事交流会議参加地域紹介展」, 20-22ページ。

日本側からの移転が、日本側にとっては外国人専用工業団地や熟練労働者などの利用が期待できよう。これは経済のダイナミクスを刺激し、域内の一層の経済発展に貢献することができよう。第二に、同経済圏の形成による経済発展は、域内拠点地域などの都市化や国際化を進展させ、東京、ソウルという巨大首都圏への一極集中を緩和することができる。第三に、人的交流を含めた産・学・官などの多様な経路における相互理解の深化は、競争の激化や反日感情などに起因する対立を緩和し、善隣の友好関係を強化するであろう。第四に、現在進んでいる韓国西南地域のインフラストラクチュアや工業団地の整備、各地方の開発や規制緩和などは、環太平洋地域に重層的に形成されつつある他の諸経済圏、特に環黄海経済圏の形成を促進するだろう。

2 日韓海峡経済圏形成における課題

日韓海峡経済圏がより成熟していくためには、以下のような課題の解決が望まれる。第一に、韓国側の交通、情報また工業団地などのインフラストラクチュアの整備である。例えば、満杯となった釜山港の機能を補うべく、すでに光陽港の開発や、西南地域の開発が進められている。釜山港の平均滞船時間は1989年の60.3時間、1990年の59.3時間、1991年の63.2時間、1992年の69.0時間と増加傾向を示しており、韓国の港の滞船の深刻さが窺われる。1992年の群山港のそれは41時間、東海港は45時間、仁川港は74時間であった。滞船発生の主な原因は、岸壁施設及び保管施設の不足である。こうした状況を解消するため、韓国海運港湾庁が1993年度に打ち出した「長期港湾整備基本計画」によれば、1993年度に4億1210万トンであった港湾貨物量が2001年度の7億2600万トン、2011年度の11億5700万トンに増加すると推定されている。そのため、岸壁施設も2001年までには237バース、2011年までには527バースが必要と推定されている¹⁶⁾。

16) 同計画によれば、今後の港湾の整備は港湾整備計画を個別に策定するのではなく、港湾を相互に関連させることによって重複投資を避け、港湾別・埠頭別に機能を調整した上で、全国的視点から個別港湾の整備規模を決定すべきであるとしている。

第二に、流通や金融のみならず、生産を基盤とするより深い経済的統合を実現するため、その呼び水として外国人専用工業団地や輸出加工区などの開発を一層推進していかねばならない¹⁷⁾。

第三に、外国企業の投資手続きの簡素化、免税、域内における無査定の出入国などの制度的な環境づくりが必要である。現在すでに済州道地域では無査証の出入国が実施されており、決して不可能なことではなからう。

III 終わりに

福岡県、佐賀県、長崎県の北部九州に山口県を含めた日本の地域と、韓国の釜山広域市、慶尚南道、全羅南道すなわち南海岸地域との経済的交流を通じた経済圏形成の可能性を、産・官・学などの協力と域内港湾間の物資の流れを中心に分析してみた。その結果は次のようにまとめることができるであろう。

まず、域内地域が日韓貿易の窓口の役割を果たしている。さらに、産・学・官の積極的な取組みなどにより、域内貿易も着実に増えている。今後東南アジアにおいていくつかの経済圏が重層的に形成される可能性が大きい。現時点では日韓海峡経済圏形成の可能性が最も大きい。第二に、域内経済における山口県の比重がかなり大きいことから、日韓海峡経済圏の対象地域に山口県を入れる理由が確認できた。第三に、経済的交流のみならず、人的交流、行政・民間レベルでの協力も同経済圏の形成を促進していることが明らかになった。第四に、域内の日本側企業の関心は経済圏の形成より中国の広大な市場に置かれており、その第一段階として日韓海峡経済圏が位置づけられているが、後者の形成が前者の実現可能性を強める関係にもある。他方で自治体レベルでは域内での経済的交流を十分に認識し、日韓海峡経済圏形成のための多様な協力関係を積極的に結んでいる。第五に、同経済圏の発展により、韓国南部の経済的な東高西低構造の解決や、日韓における未来指向的時代の開幕が期待される。

17) 韓国における外国人専用工業団地は、二ヶ所あり、忠清道の天安と光州広域市のピョンドンにある。

しかし、日韓海峡経済圏が発展していくため、緊急に解決されなければならない問題点も存在する。第一に、韓国ではまだ地方自治制が始まったばかりであり、地方行政機関の財政基盤が非常に弱いことである。したがって中央政府の援助なしには、独立の地域政策を展開できないので、早急にこの弊を改める必要がある。第二に、韓国側の反日感情と日本側の嫌韓感情とが同地域発展の可能性を押さえ込んでいることである。第三に、域内における資本・技術などの格差が域内交流の加速を拒む障害物となっていることである。とはいえ、日韓海峡経済圏の発展自体がこれらの問題点を解決するための強力な手段となるはずで、ここに問題の困難性と解決の可能性とが潜んでいるといえよう。同経済圏形成過程をここまで推し進めてきた主体的努力を、今後とも息長く持続することこそが肝要であろう。

最後に、残された課題を指摘して本稿を閉じたい。まず、域内各港、特に日本側の各港と釜山との間で生じているトランシップについて今後具体的な分析を加える必要がある。第二に、域内貿易で取り扱われている商品を具体的に検討し、それらの商品と原産地との関連を明らかにしなければならない。これによって域内における生産活動の相互補完的な関係が浮き彫りにされるからである。第三に、日本側の域内各港ごとの対アジア政策の相違を明確にすべきである。以上の作業によって日韓海峡経済圏のより具体的な姿を描き出すことができるはずである。

参考文献・資料

1. 韓国語資料及び文献（便宜上日本語で表記する）
韓国銀行『経済統計年報』1992-95年、各年度。
交通新聞社編『交通年鑑』1995年。
国民経済新聞社『国民経済年鑑』1994年。
統計庁『地域統計年報』1993-94年。
内務部『韓国都市年鑑』1994-96年、各年度。

2. 日本語資料

- 北九州市『北九州港港勢』1960-94年, 各年度。
北九州市「北九州市国際化推進大綱(世界に開かれた街を目指して〜グローバルパートナー北九州〜)」1996年6月。
(財)九州経済調査協会『九州地域における創造的経済発展基盤地域整備に関する調査研究』6-8, 1995年4月。
(財)九州経済調査協会『九州・山口地場企業の海外進出(1986-95)』1996年3月。
(財)九州地域産業活性化センター『九州地方の対北東アジア経済交流に関する基礎的調査報告書』1993年3月。
(社)経済企画協会編・経済企画庁調査局景気統計調査課監修『地域経済要覧』1995年。
(財)国際東アジア研究センター『東アジア地域の都市化とその課題』1994年。
佐賀県商工労働部『1993年貿易統計編佐賀県貿易白書』No. 34, 1995年。
下関港湾局『下関港統計年報』1993-95年, 各年度。
下関市総務部国際交流課「下関市の国際交流」1996年3月。
日韓海峡圏研究機関協議会「日韓海峡圏における地場産業の相互交流促進方策に関する調査報告」1997年4月。
日本銀行調査統計局『都道府県別経済統計』1995年9月。
福岡県商工部通商観光課『福岡県貿易統計』1990-94年, 各年度。
矢野恒太郎記念会編『データでみる県勢1996—日本国勢協会地域統計版—』国勢社, 1996年。
山口県『山口県貿易統計』1992-94年, 各年度。

3. 日本語文献

- 李根「環黄海経済圏と韓・中・日経済協力」『東亜経済研究』第55巻第2号, 1995年8月。
小川雄平「環黄海経済圏の成立と北部九州・山口地域の課題」『東亜経済研究』第55巻第2号, 1995年8月。
坂口光一・丸屋豊二郎『国際交流圏の時代』大明堂, 1996年3月。
島倉民生編『東北アジア経済圏の胎動—東西接近の新フロンティア—』アジア経済研究所, 1994年。
園田恭一・金東洙「東アジア地域の都市化とその課題—人口・労働・居住問題へのアプローチ」(財)国際東アジア研究センター, 1994年。
日浦重利「環黄海地域と山口・下関との経済交流」『東亜経済研究』第55巻第2号, 1995年8月。

- 堀和生『朝鮮工業化の史的分析—日本資本主義と植民地経済—』有斐閣，1995年。
- 渡辺尚『ラインの産業革命—原経済圏の形成過程—』東洋経済新報社，1987年。
- 渡辺尚「西ヨーロッパ商工会議所連合創設40周年記念シンポジウム報告」『調査と研究』第1号，1991年10月。
- 渡辺尚・作道潤編『現代ヨーロッパ経営史—「地域」の視点から—』有斐閣，1996年。