

講師：韓国釜山港湾公社日本代表部代表 原 瑞穂

資料 P.2

日本の物流業界(運送業界の例)の棲み分けについては、小口・個人貨物がヤマト運輸、小口・商業貨物が佐川急便、大口・商業貨物(チャーター分野)が山九等、個人チャーター(引越し)貨物がアート引越しセンター等が代表とされる。

約5万社あるとされる物流企業の99%は、チャーターでかつ商業貨物を運ぶ分野であり、小口貨物を扱う分野は、ネットワークや情報システムが必要なため、限られた数10社と棲み分けされている。

最近では、運送料の競争はすでに限界にきており、増加する海外からの輸入品等の物流を引き受け、佐川、ヤマトを利用して配送するという構図が増えている。

ユニクロ、無印、ダイソー等の小さな店舗が増え、取引単位も小口貨物が増え続けている。

日本の運送会社や物流企業は、大阪や神戸の港で輸入し西日本全域に配送している貨物の一部を釜山経由として、地方港で輸入し近距離方面での運送といった貨物を取り込もうとしている現状がある。

資料 P.3

2000年代になり価格に対する物流費の比率が増加する。(販売価格が価格競争により低下する。)

国内の物流費の引き下げは限界にきており、海外で分散して作ればつくるほど港に集約し全国に配送することが必要となる。海外で安く作ったとしても、国内物流費が高くつくようでは荷主企業は納得しないだろう。

資料 P.4 ~ P.5

10年前に発表されたテーマ「物流富国」政策は、関税自由地域(FTZ)を設けて貨物や企業の集積を図ろうとする政策であるが、現在も当初の計画どおり進展しており、釜山新港・光陽港が開発され2006年には釜山新港が完成する。

資料 P.6

日本の物流に係る問題点(韓国 海洋水産部調査)は、輸出入のアンバランス物流が小口化 環境問題が深刻 であり、これに対応する為には、新しい物流システムの構築が必要である。

釜山新港・光陽港を利用することでコスト削減・サービス向上・新規ビジネス・環境貢献・地方港活性化などメリットが得られるとしている。

資料 P.7

日本企業の課題を整理したもの（韓国政府が日本企業 175 社に対し行ったヒアリング結果）。

資料 P.8

神戸港等の日本のハブ港で輸入し、目的地まで長距離で国内配送される貨物を、釜山港を經由し、目的地に近い地方港を利用して輸入すれば、船賃は上昇するが、国内配送費用が大きく減額される。

資料 P.9

釜山港を利用することで、日本の物流の課題が解決し、日本の各港・荷主企業・物流企業・韓国政府が WIN WIN の関係になると PR している。

資料 P.10

韓国のコンテナ取扱量は、約 1200 万 TEU 程度となっており、その内、トランシップ貨物が 500 万 TEU 強を占めている。

資料 P.11

釜山港のコンテナ取扱量は、中国貨物が約 258 万 TEU、日本の貨物が約 167 万 TEU となっているが、日本貨物の伸び率が 23.4%と中国貨物の 7.9%を大きく増加している。

資料 P.12 ~ P.13

韓国のほとんどの港湾の政策は 2011 年を完成目標と定めている。

釜山新港の背後地の整備やターミナルも 2011 年の完成予定としている。

現在は、9 バース稼働し、背後地への投資会社もすべて決定している。

資料 P.14 ~ P.15

現在、運用している釜山新港と主な投資を決めた日本企業である。35 万坪の中に、全部で 18 社が投資し倉庫建設等を進めている。

岸壁や背後地の物流団地、鉄道や道路等の交通インフラ整備も 2011 年を目途として計画通りに進行している。

資料 P.16 ~ P.17

年間 750 万 TEU の取扱能力の釜山港が 1200 万 TEU の貨物を取り扱うことができるのは、夜間における運用や積み卸しの時間短縮を推進しているからである。

釜山港から釜山新港への移転を促進するため、釜山港の第 1 ~ 第 5 のバースについて、来年から順次廃止していくこととしている。

釜山新港では、完成予定である 2011 年に同新港の取扱い貨物量が増えると判断した日本の中小の物流企業が投資・進出している現状がある。

資料 P.18 ~ P.19

光陽港については、地域での産業の集積が進まなければ活性化は難しい港と考えている。

韓国の海洋水産部が投資し、横浜国際物流センターをモデルにした物流センターを、510 ウォン/月/㎡ (60 円/㎡) と安い賃賃料で新たな進出企業を呼び込もうとしているが、周辺の大きな産業については、すでに物流ルートが決まっている。

資料 P.20 ~ P.22

仁川港については、取扱い貨物量は増え続けている。

港湾での日本とのリンクはないが、中国全域、主に北中国とソウル首都圏間の貨物を取り扱っている。

Sea & Air が開発のコンセプトであり、航空便は、日本の地方都市とのリンクが強い。

近鉄エクスプレス・西濃の合併会社・AMB などが空港の側に大規模な物流センターを建設し、空と海をリンクさせた物流拠点として注目されている。

インフラとして仁川大橋が 2009 年 10 月頃に完成する予定である。

資料 P.23

韓国港湾のインセンティブについては、釜山新港・仁川・光陽の 3 つに対し同じインセンティブが与えられている。税金の免除や土地の賃料の安さから日本の中小企業の投資が多くなっている。

資料 P.24

韓国港湾と日本の港湾とのリンクについては、日本の 50 近くの地方港湾に釜山港との航路が開設されており、釜山港で、物流加工や長期保管を行い、必要の都度、日本の各地方港へ運送している。

資料 P.25

韓国の各港湾のすみ分けは、次のとおりである。

- ・釜山港：国の政策の中心として、北東アジアの物流ハブとして国を富ませる。
トランシップ貨物を増やし、物流団地（35 万坪）を使った国際物流加工拠点として育成韓国政府が最も力をいれている場所
- ・仁川港：Sea & Air とソウル首都圏への輸入物流の拠点。
- ・光陽港：一時は遅れる港

資料 P.26 ~ P.28

釜山港内の釜山・釜山新港・甘川（カムチョン）の 3 つの港は、

- ・釜山港：現在、750 万 TEU の収容能力で、1200 万 TEU の貨物を取扱っているが、コンテナヤードが狭く限界にきており、沖での待機船が多くなっている。全体のインフラ不足。効率が悪いいため釜山新港に港機能を移港していく計画である。

- ・釜山新港：韓国の主要港湾の位置付けである。

物流加工等が可能でトランシップ貨物などに付加価値をつけることで港の利用を促進している。

物流加工の為の様々な機能が作られている。

日韓の企業が作る倉庫等を利用し、加工など付加価値をつけて日本へ配送している。

- ・甘川港：釜山新港と釜山港の間にあり、三井物産が2万坪のFTZを確保し、国宝という会社と合併会社を作り倉庫を運営。

資料 P.29 ~ P.30

釜山の倉庫においてアソートし、日本の荷主に近い地方港に直接運送するモデルである。40フィートのラックの中に、JRの12フィートコンテナを3つ入れ、RORO船を利用して、釜山港から門司港や下関港に運送している。

送り先ごとに韓国でアソートするため、下関港等では、そのままコンテナを線路に積み替えるだけの輸送が可能とした物流サービスである。

資料 P.31 ~ P.33

釜山港を経由して物流のコストを引き下げるモデルである。

自社で海外から商品を直接調達できない地方のスーパーマーケットなどに代わり、釜山港を経由して地方港湾で輸入し、安く捌くことを売りにするフェーズ1が動いている。

現在、単純なトランシップ貨物で、1000TEUほど釜山港で取り扱っている。

釜山港に物流拠点を設け、同所で混載し物流センターに納品するモデルの開発を行っているが、一番の問題は特惠関税制度の適用条件であり、釜山港を経由すると直接運航とならず、特惠制度の適用ができなくなることである。

資料 P.34 ~ P.39

釜山港を利用するメリットは、在庫やロスを少なくすることができ、運賃や保管料を減額できることである。

三井物産の資料では、高雄港・上海港と比較して、釜山港の位置付けが高い。

資料 P.40 ~ P.48

日中韓間の物流協力のモデル事業である。

ローカルポートとの関係を大切にすることが必要であり、タイヤの場合は12.4%の費用削減が可能となった旨の報告があった。

資料 P.49 ~ P.61

仁川港の開発計画については、特に、日本は、空港についてリンクの度合いが強くなると思われる。

神戸税関懇話会における「意見交換」

(委員)

韓国の釜山新港では、単なる物流ではなく、物流加工を中心に考えているようだが、その場合、労務費の問題が大きく占めると思われる。今の韓国の労務費は、日本と比較しどの程度なのか。

(講師)

現在の韓国の労務費は、日本と比較した場合、数字上70%程度と思われるが、物流全体の仕組みとして捉えた場合、海上運賃、保管料、仕分け費用等が必要であり、日本と比較してどれだけ差があるのか分からない。日本とほとんど変わらないのではないか。

(委員)

現在のところ、中国から日本の地方港への貨物は、一部九州等を除き、日本国内の主要港を経由して輸送されているが、今後、韓国は、中国との競争という面において、中国からの貨物を釜山港に経由させるという物流の仕組みとしてのマーケットはどの程度あると考えているのか。

(講師)

中国から釜山港を経由して日本の地方港へ貨物を輸送する件については、象徴的な話であり、実在の企業での取り扱いは、全体の2割もなく、全体に掛け戻した場合でもコストの軽減に大きな効果はない。

しかしながら、釜山港を経由せず、中国から日本の主要港に直接貨物を輸送することで海上運賃を下げるよりは、効果はあると考えている。

釜山港を経由するのは、上海港と例えば大連港出しの貨物であり、釜山港でアソートしなければならない貨物が対象となる。また、リードタイムに問題がないことや特恵関税適用外であることが必要であり、限定的な貨物が対象となる。

貨物の仕分けや集約は、どこかで行わなければならないことから、その一部を釜山港で行うことは今後も成り立つと考えているが、韓国は、この機能を作り上げ、日本の主要港へ釜山港経由で輸送するという新たな仕組みを狙っているものと思われる。

(委員)

中国北部の天津港や大連港からの輸送において、釜山港を経由する貨物は減少傾向にあり、韓国が日本への物流に対し釜山新港に力を入れていることは理解できる。しかしながら、現在の中国のやり方をみると、貨物の仕分けやアソートは訓練すればできることから、賃金の低い中国において仕分け等を行い、中国から直接日本へ向け貨物を出すことが考えられる。

韓国にとって中国は脅威ではないかと思われるが、韓国はどのような施策で、生き残ろうとしているのか、見通しがあれば伺いたい。

(講師)

韓国では、中国との関係において釜山港の位置付けは見えていないのが実情である。

韓国国内には、日本と同様に産業がない状態であり、貨物を取り扱うためには何か行わなければならなかったことから、物流にはインフラが必要であるとの視点から釜山新港や光陽港など整備した。

一番見えやすいのが釜山新港の物流加工団地であり、整備したことにより、産業集積が起こることは間違いないと考えている。

(委員)

韓国にはフォワーダー業務はないと聞いており、日本のメーカーではやり難いとの声があるが、韓国において、フォワーダー業務の進出の見通しがあるのか伺いたい。

(講師)

いわゆる韓国における物流の一貫性のことと思われるが、韓国には存在しない。

背景には、韓国の財閥があり、広くサービスをすることは成り立たなかったことにあると考えられるが、今後は、物流の一貫性について整理されるであろう。

(委員)

釜山新港の物流加工団地の背景については理解できるが、ほとんど現状の流れのかたちでできたものと感じられる。

物流加工団地の意図するところはどこか伺いたい。

(講師)

ビジネスモデルのことと思われるが、過去に、日本のサントリーは、国内で長期蔵置していたワインの物流を改善するため、釜山港又は上海港で蔵置することを検討したと聞いている。

釜山港と上海港では、3000TEU程度のコンテナ貨物の取扱が予想されたことからオープンで争奪競争したが、結論は、上海港で蔵置することとなった。

競争した際の釜山港の利点は、釜山港に貨物があれば、全国各地の地方港へ輸送することができるということであり、釜山港経由の貨物の集積を図るため物流加工団地を整備したものである。

内田洋行では、二年ほど前から日本の担当者の主導により、釜山新港において物流加工を進めているなど、現在、参加している日本の企業は、基本的なビジネスモデルはお持ちである。

(講師のまとめ)

韓国は政策として、国際物流の進展にかなり重点を置いている。韓国国内は、日本よりもはるかに産業の空洞化が進んでおり、製造工場のほとんどが中国に進出している。韓国で大手企業が製造している貨物は、鉄鋼と自動車である。ITが盛んだと言われるが、ITで

韓国の経済は潤うことはないと考えている。

韓国の自動車産業の広がりほとんどなく、部品調達の多くは日本から買っている。

従って、韓国の自動車を輸出すればするほど対日赤字が増え続けるのが実態である。

韓国を富国する唯一の方法が物流であり、非常に力を注いでいる。

1997年に発表された物流富国政策に従って様々な取組みが実行されている。その多くが釜山・釜山新港であり、日本を対象にしている。

日本の地方港とうまくリンクしコストを下げているが、今後は、主要港とのリンクの中で釜山港を大きくしていきたいとしている。

釜山港の強敵は中国の各港湾だと考えるが、まともには中国港湾に勝ち目はないと考えており、上海港の次に釜山港に入港するのか、日本の港湾に入港するのかを選択している。

ベトナムには、日本企業がかなり大きな投資を続けている。ベトナムの人件費は、韓国の1/3程度で、教育や労働水準も高いということから、キャノン等の大手企業が進出している。ベトナムに出てくる貨物を中国の港に寄港させることなく、釜山港に寄らせるということが一つの戦略であり、そのような政策を港湾公社が行っている。釜山港の活性化を必死で進めており、多くの日本の地方企業の利用がある。

韓国港湾の港湾整備の目処が立つ2011年が一つの区切りであり、釜山港が大きく変わるものと思われる。

計画の詳細は港湾公社のHPに出ているが、現在は計画のとおり実施されていることから、釜山新港と釜山港のすみ分け、釜山新港の産業の集積を含めて展開されるものと考えている。

以上