

競争から共存へ

釜山と下関の物流に見る新しい日韓関係



北東アジアのハブとしての釜山港と仁川空港の出現により、旧来の日韓の物流のあり方が根本的に変わりつつある。その現状と、日本が取り組むべき今後の課題について、日韓双方の有識者に話を聞いた。

座談会の様子 (Kotra 福岡館にて)

北東アジアのハブとしての釜山港 日本のゲートウェイとしての下関港

植田:「港湾関係は今、完全に日本が韓国に負けてますよね」

金:「それは 釜山港が国際機関航路上に位置し、地理的にメリットを持っているから……」

植田:「北米からの貨物がどう動くかを考えたら、カムチャツカと津軽海峡と日本海を抜けて中国までの航路がいちばん近いんですよ。地理的にいうと、その入り口にたまたま釜山とか、日本という博多や下関、北九州があるわけですね。釜山は今は世界で5本の指に入ってますよね。でも、昔は、釜山の港に入ると、コンテナ貨物が行方不明になったりしてた時代があった。それを解消したのが、韓国版の電子的なコンテナ管理システム(KEDI)ですね。それができた後、阪神淡路大震災で、神戸の港が全部潰れちゃったんですよ。その時に北九州や博多に荷物を

振ろうとしたが、外国の船会社はみな釜山に行ってしまった」

原:「釜山が非常に強くなったことが、日本の経済に大きな影響を与えているのも事実ですが、それ以外にも、いろんな日韓交流があると思うんです。そのへんをまずお聞きしたいんですけれど……」

植田:「韓国の大学と交流を結んでお互いに学生をやりとりしている程度なのですが、今は韓国人よりも中国人留学生のほうが多くて、日韓関係の交流は、若干沈滞気味だったんです。でも、下関港をどうするかは大事な課題で、もちろん釜山が地勢的に素晴らしいのは確かだけでも、日本の中で韓国との関係を考えたら、下関はその近さという点で優位な位置の力を持っている。歴史的にも。そのへんをもう一度日韓関係の中で生かし直したい。大学のあり方も、下関のそうした面と結びつけて行こうという人もあまりいなかった。でも、昨年法人化したことで、港のこ

とや文化的特性、交流なども考えて行こうとなつて、僕も釜山に行つて驚いたのだけど、釜山の位置っていうのは地球儀で見ると特別いいですね。それからあれだけの深いバースや大きな流通拠点を持つ新しい港に転換している。それを見た時に、韓国のための位置づけじゃなくて、中国も含んだアジア全体の入口としての意味合いが大きく、国際的責任を持っているなあと。国家間で競争しても、下関だけでは無理なんです。釜山をハブとして北九州や下関がどういう役割を分担できるかを考える必要があると」

原:「つまり、ゲートウェイとしての釜山が、他の港をどうサポートすべきかも考えていかなきゃならない。学生の頃、私は広島出身なんですが、下関は日本の国鉄が下ってくる、いちばん最後の最果ての駅だ、という感じがしてたんですね。でも今は逆に、日本全国へのゲートウェイ、まさに関門になっているんです。だから、独りよがりじゃ

なくてもっと大局的見地に立とうというお話はわかりやすく、その上で具体論が出てくればいい。そのへん金さんはどうですか？」

365日24時間の即日通関体制 飛行機より安く貨物船より早い下関

金:「歴史的に、ここから韓国へ荷物が輸出されていた時代があったわけですが、最近下関港務局を訪問してきて見たら、今も量はそれほど多くないが、高い荷物が多いですね。それは韓国が日本から最も輸入しているのが、部品、素材、精密機械といった高いものだからです。もうひとつは時間が重要で、関東から下関まで陸送し、フェリーで運べば1日で釜山までいけることが大きなメリットですね。韓国から見たら、日本への輸出は野菜や切り花などが多くその入口はやっぱり下関です。また、24時間サービス可能な体制なので、通関も早い。だから今でも日韓貿易活発化の窓口になっているんですね」

原:「実際、下関に輸入された貨物の64%は大阪より東に行ってるんです。衣類、魚介、といった急ぎの貨物がここに入ってきて、東京、大阪、名古屋の港の機能の弱い部分を補っている。キャッチフレーズは『飛行機よりも早く、船よりも安い』と下関市のホームページに書いてある通りです。だから伸び続けている。日本で伸び続けている地方港は、下関、博多、仙台などで、これはぜんぶ釜山と仲のいい港なんです」

坂本:「もう一点は、道州制の導入が検討されていて、その場合、九州側につくか、本州側につくかどうかに関わらず、関門は中心になると思う。それが下関の場所性で、これまでは港の近くに工場があるかどうか、ということが大事でしたが、これからは場所的なポテンシャルが重要な価値になってくるだろうと思う」

原:「港を作ると、背後団地を作って、大量の工場を呼び込んで、というのが一般的な開発のモデルですが、それだけではない。下関は香港と同じように積み替え基地として栄えているわけです。対岸の北九州の場合そうではなく、巨大な用地を作って産業誘致してシナジー効果を高めようとしています、制度的にも、大きな流れからも釜山にはどうしても勝ち目はない」

植田:「下関は昔から、商業港として発展してきたんです。野菜や切り花が飛行機じゃなく船で運んでこれるというのは、釜山と200キロしか離れていないという地理的な優位性があるわけですね。東京より近い。じゃあ下関側で何をすべきかという、他の港にないサービス、つまり即日通関なんです。どうして可能になったかという、関釜フェリーが毎日入ってくるのに、背後地がない。だから税関もその日の昼過ぎにはぜんぶ通関可能になった。しかも365日通関できるのは下関だけです。加えて、コンテナ船(貨物船)ではなくフェリー船なら日にちが読める。そこには高い貨物がいっぱい載ってます。ソニーがプレイステーション3を発売した時に、日本サイドで部品を造り、倉庫なしで下関から出荷し、韓国で組み立てた。製品は下関から入ってくる。そういう荷物が関東方面から来るわけです」

金:「今植田さんがおっしゃったのはいポイントで、釜山新港の背後物流センターで組み立てて日本の各地方の港へ送ることもできるわけですね」

釜山・仁川をハブとした下関との連携

原:「今お話に出た釜山新港に入っている22の合弁会社の倉庫のうち18は日系企業なんです。ここの倉庫では、保管や物流加工の他にも、面白い事例として、日本の中古車を釜山で右ハンドルから左ハンドルに変えて、中央ア



坂本 紘二 (さかもと こうじ) 氏

1944年生まれ、1973年九州大学大学院工学研究科博士課程中退、1995年下関市立大学経済部教授・学長

ジア方面に送ってるんです。また、韓国の新車を持ち込んで、釜山の倉庫でばらして、部品としてロシアに輸出する。それは、経済特区で関税がかからないからなんです。ロシアで組み立てて新車で売れば、関税がかからない。いろいろ面白いことが起きてるんですね。しかし、世界的に比べると、中国などの追い上げもあって、釜山の取扱量がそれほど伸びてはいない。だから下関とリンクしようという発想も出てきているわけです。日本では、スーパー中枢港構想というのが検討されていますが、6つもの港に1万TEUクラスの船が来るわけがない。逆に言えば日本がそんなことをやっているうちは韓国は左うちわで、笑っていられるわけです」

植田:「スーパー中枢港構想にあがっているのは、昔の6大港なんですね。東京、横浜、名古屋、大阪、神戸……でも、じゃあ何をやるかという、明白じゃない。その上、世界の船が日本の東海岸側にわざわざ遠回りしてくるわけがない。今までできていたからいいだろうという議論なんですね。ほんと、新潟か舞鶴か、あのへんに1カ所だけ、下関と同じ、365日24時間の港を作るべきなんです。下関は釜山と仲良くしよう、それしかなかったんですね。人工島を作る時も、イメージしてたの

は、1カ月に一回来るような大型船の港ではなく、釜山とのシャトル便なんです。だから、釜山と下関の港湾関係者はよく交流をしています」

原:「ビジネスをしている立場から見ると、こういう計画があるんです、というより、こういう交流をしてるんです、というほうがすごく大事なことなんですよね。ここには本当にナマの情報が多くヒントが得られる」

植田:「最初は、下関からいちばん近いハブポートはどこかと計算したんです。そしたら、釜山より神戸のほうが遠いんです。そうすると、輸出するなら釜山に持っていけば世界に届く。それはとても重要ですよ」

原:「港だけではなくて、仁川空港がアジアナンバーワンの空港になった。中部地方から世界に送る貨物は、今まで成田や関空を経由して送っていたのが、中部国際空港から仁川空港まで貨物機を飛ばすようになったんです。要は、韓国を敵視するよりハブとして利用するようになっちゃったんです。また、仁川は空港と港を組み合わせた物流をしていて、中国の10の港から仁川港に入ってきたものを日本の各地方空港に飛ばしてるんです。大連から船で日本まで運ぼうとしたらすごく遠い。でも仁川に持ってくれば1日で日本まで運べる」

植田:「実は、そのモデルに近い、仁川から釜山、釜山から下関というルートもあるんです」

産業・流通面での交流をもっと活性化すべき

原:「そうしたことを、もっと発信すべきですよ。そうすれば、どういうモデルを組み立てるにはどうすればいいか、という検討会がいっぱい出てきて、広がっていくんじゃないかと。上から押しつけのモデルじゃなくて、今やってることをもっと横に広げていく。そ

のために何が必要なのかというのが現実的です」

植田:「私が港湾局にいた時は、博多のバックは九州で、下関のバックは本州という理論があって、博多がいくら頑張っても、下関で何かあると本州側へ行く物流は止まっちゃうんですね。だから下関の機能をもっとあげて行かないといけない。アジアに向けた本州のゲートウェイは下関だと」

原:「物流ビジネス側から見ても、ゲートウェイとしての下関はものすごく魅力的ですね。現実にはそうなっている。そして、地球儀の上に釜山からアメリカまで線を引っ張ると、近いんですよ。坂本先生のおっしゃる共創というのもそういうところにあるんじゃないでしょうか」

植田:「港っていうのは実は、ハブ港ひとつだけで頑張っても、そこにいっぱい荷物が降りるだけで、だめなんですよ。そこで必要なのは、積み替えなんですよ。これから絶対東アジアの時代が来る。そうすれば釜山港を中心に下関港へという時代がくる」

原:「中国と物流でそうした関係が結べないのは、遠いのもありますが、制度的に成熟してないことも理由ですね。韓国のフリートレードゾーンに似た制度が中国にもありますが、行政の都合で制度が変わるからあまり信用されていない。中国は貨物をすごく持つてるからそれでいいが、韓国の場合はそうじゃないから、制度をちゃんとする必要があるわけです」

金:「今までは文化的交流や観光はそれほど負担はかからないので、活性化されてきたんですけど、これからは産業・経済面での交流をもっと盛んにすべきです。昔は韓国のミッション団が来日するとき日本の企業へのPRや単純紹介などの協力の要請が多かったんですが、今年の九韓経済交流会議では、実際ビジネスに繋がる話が多く出ました。最近、韓九州超広域経済連携モデル策



植田 泰史 (うへだ やすふみ) 氏

1949年生まれ、1973年群馬大学工学部卒業、下関市港湾局次長、下関市観光産業部長、現下関市立大学事務局長

定日韓合同調査研究会が発足して、私も委員として参加していますが、そこでも経済産業省がいろいろ支援し、どんな形で日韓交流ができるかを調査してるんです。来年ははじめぐらいにはその結果が出ると思うんですけど」

原:「例えばですが、韓国の自動車産業は部品の多くを日本から買っている。だから韓国メーカーが生産すればするほど対日貿易が赤字になるわけです」

金:「そうですね。そして、自動車だけでなく半導体やLCD/PDPや携帯など、先端技術分野の部品、素材はほとんど日本から輸入してます。だから輸出が増えるほど赤字が増える構造になっている。九州では核心の自動車部品は関東から運んできてるわけですね。ならば、韓国の部品メーカーが九州の1次ベンダーと設計段階から参加して共同開発しお互いに足りない部分を補完すればいいと思います」

勝ち負けから、お互いに支え合う関係へ

原:「私はビジネスとして同じような案件があるんですよ。九州の自動車メーカーの部品は瀬戸内海を通って名古屋から来ている。それだったら、韓国で作りませんか。そうすれば翌日には日本に着く。それと、韓国の工場にも供給できるし、中国へも送れますよね。

つまり、釜山、仁川に物流センターができるということなんです。また、P O S C Oが北九州のひびき港に進出してきて、高品質の鉄をつくり、韓国へ戻して自動車部品に使うために工場を合併で建設中です」

金:「北九州の自動車関連メーカーにも納品しています」

原:「そうです。そうすると、そこから先が下関の出番なんです。これは物流だけでなく広い範囲の仕組みの話で、そこがまさに産学協同というか、先生たちの知恵をお借りしなければならないですね」

坂本:「この間大阪で倉庫を見てきたのですが、倉庫業は今進化していて、部品の調達・組み立てなのですね結局。具体手な企業や会社とつながって、どれくらい効率よくIT化して集めて発信できるかみたいになってきている。しかもそれが、大量にストックして、とかいうのではなくて、個別の要求に応じてきめ細かく対応できるシステム。だから釜山でも将来的には、似たようなことがこれからの物流に起きてくるはず。そしたら例えば、下関にそういう設備を置くとか。さらに、コンテナのみではなく、新幹線貨物というのも考えていい」

原:「いわゆる、SCM(サプライ・チェーン・マネジメント)っていうんですが、少量、多頻度、ジャストインタイムをサポートする機能を下関や日本の港につくる必要があるということですよ」

坂本:「釜山と下関が、お互いに補い合う関係ですね。一方的に細かい部品をぜんぶどこから持ってくる時代じゃ

ないんだ。あらゆるところからいちばん条件のいいものを集めるようにすればいいわけで。それはもう多様性に対応して、ITを使えば可能です。そうして世界が共存共栄できる。これからの環境問題なんかを考えても、元々生物っていうのは、共に価値をつくる関係、不足分を補う関係にあって、そういう方向に向かわないと、経済も成り立たないのではないかと。今の資源問題にしても、石油なら石油を持っているところがものすごく強い。持つ持たないだけで力が示されるのではなくて、石油があっても、水もなきゃ駄目でしょう。異質なものが一緒に存在して新しい価値ができる。新しい関係づくりが新しい価値を産み出すですよ」

金:「おっしゃった通りで、競争できれば両方が損になりますよ」

坂本:「支えるというのは結果的に支えられているのですよ。支えられながら豊かな関係をつくる。求めるべき思想なのだけど」

原:「釜山がどう、下関がどう、っていうのを理解した上で、じゃあどう動くの。その中で日本と成熟した関係が作れるのは、韓国ですね。それは制度的にしっかりしているということもあるんですけど」

坂本:「釜山は国際的にかなり重要な拠点なんです。だから、地球に対する責任もあるわけ。下関もそれを支えましょう、というわけですよ。トータルに価値が高まることに向かって、お互いにできることをやりましょうという関係を造りましょうということなんです」

金:「これは港湾だけでなく、すべてに言えることです。今の世界経済もアメリカが悪くなってほとんどの国が不景気になってる。同じですね。釜山が悪くなれば、下関にも影響がある」

原:「でも、残念なんだけど、今おっしゃったこととは反対の考え方が日本にあるんですね」

植田:「しかし現状は、日本が勝てる理論はないわけですよ。今の港のシステムであれば。世界の流れから離れた日本のシステムがあって、行政がやるといくらいつても限界がありますよね。平等主義なんです。社会資本の投入にしても。主要な港ではない下関港に数百億円も投入したように他の港にも同じようにやってるわけですね。日本に世界レベルで競争できる港がいくらあればいいかといえば、私はひとつあれば十分じゃないかと思ってます。分散して資本投入するより、ほんとに1カ所に、中国や韓国に行くといつも思うんですが、1カ所にドンと投資して、そこにできてしまう。しかし日本には地方港が60もある」

金:「韓国は国レベルでできるんですが、日本の場合は地方行政レベルなんです」

原:「だから日本の地方の港はみんな釜山と仲よくして、日本の行政としては面白くない。東京と神戸に貨物が入らないということですよ。今非常に矛盾した政策が行われている。釜山の新港に進出した18の企業は、東京や大阪の港が事業の中心の業者はひとつもないんです」



世界の物流ハブをめざす韓国の港(左:釜山新港、中央:仁川空港、右:浦項港)