

物流も韓流 釜山港に集う貨物

韓国の釜山港に、日本からの貨物が続々と運びこまれている。
世界中から貨物を集め、積み替えて送り出す（トランシップ）ことで、
世界に冠たる、ハブ（中継）港としての地位を築いた。
建設が進む釜山新港では、さらなる荷量の確保と効率化のため、
コンテナヤードの自動化、物流センターの整備が行われている。
物流富国を国策とする韓国――。
港湾政策で出遅れた日本に打つ手はあるのか？



釜山新港開発計画図



(注) バース……船舶が接岸できる埠頭数 (出所) BPA資料を基にウェッジ作成

現在の海上物流において最も競争が激しいのがコンテナ貨物だ。コンテナは、56年に登場して以来、右肩上がりで伸び続けている。だが、港と港を単純に結ぶだけでは、荷物は集まらない。そこで集積場(結節点ハブ港)を作って、ここにいったん荷を集めて行き先ごとに積み替える輸送方法(トラン

コンテナ貨物のハブに成長した釜山港

飛び込んでくる。ガントリークレーンとは、岸壁に設置されて船から荷を出し入れるために使われるクレーンだ。最高部100メートルというこのクレーンが居並ぶ様は、まるで鉄骨のジャングルだ。

新港建設は1995年からスタートした。南・北・西の総ターミナル延長は10キロにもなる。総事業費は9兆1542億ウォン(約6000億円、1ウォン=0.0065円)。仁川国際空港、KTX(韓国高速鉄道)と合わせて国家三大事業の一つだ。2015年までに30〜35バース(船席)を設置し、年間1062万TEU(Twenty-foot Equivalent Units。コンテナの規格は、20フィートと40フィートがあり20フィートコンテナ1個が1TEUとカウントされる)のコンテナ処理能力を整備する計画だ。現在までのところで18バースまで完成している。1000万TEUは、昨年1年間の東京港のコンテナ取扱量の約2・5倍の量だ。

だが、手狭になり、港の国際競争が激化するなかで、スケールメリットを活かしてより効率的な港湾運営を行うために、新港の開発が進められている。前出のBPAは、北港や新港を管理・運営、および世界の荷主に釜山港の利用を売り込むべく設立された国策会社だ。

なぜ、釜山は世界有数のハブ港の地位を築くことができたのだろうか。BPA社長のノ・ギテ氏は「釜山港は最初からトランシップ港としての成長を目指

1980年			2010年		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195	1	上海	2907
2	ロッテルダム	190	2	シンガポール	2843
3	香港	146	3	香港	2353
4	神戸	146	4	深圳	2251
5	高雄	98	5	釜山	1416
6	シンガポール	92	6	寧波	1314
7	サンファン	85	7	広州	1255
8	ロングビーチ	82	8	青島	1201
9	ハンブルク	78	9	ドバイ	1160
10	オークランド	78	10	ロッテルダム	1115
13	横浜	72	27	東京	420
16	釜山	63	36	横浜	328
18	東京	63	(46)	神戸	225
39	大阪	25	(51)	名古屋	211
46	名古屋	21	(56)	大阪	184

(注1) 単位:万TEU

(注2) 神戸、名古屋、大阪は2009年の数字。上位50以外のため10年の順位は不明。

(出典) March 2011 CONTAINERISATION INTERNATIONAL

(出所) 国土交通省港湾局

釜山新港の威容

国家三大事業の一つ 釜山新港プロジェクト

「日本の海上貨物がどんどん釜山に運ばれている。釜山の新港なんて、先が見渡せないほど広いよ……」と、某船会社の幹部が教えてくれた。税制、関税面でも日本に比べて優位性が高いため、製造業を中心に日本企業が次々と韓国に進出している。空洞化は製造業ばかりではなく、物流にも及んでいるのか、実態を確かめるべく釜山に向かった。

成田から釜山に向かうと、2時間もしないうちに着陸態勢に入る。着陸直前、左側の窓からコの字型岸壁に赤色や青色のクレーンが並ぶ湾が見えた。これが釜山新港なのだろう。

新港に向かう途中、頂上までごっそりと削り取られた山が目に入った。後で聞いて、新港の埋立工事に使われたのだと知った。新港に到着すると、林立する巨大なガントリークレーンが目

てリードタイム(発注から納品までの時間)を削減、さらには物流倉庫で付加価値を付けて、国内外にモノを送り出す。

新港を管理する釜山港湾公社(BPA)ゼネラルマネジャー代理のジン・ギョホ氏は「荷量を確保することが最も重要」と話す。というのも、荷量が少ないと入港した荷が溜まるまで船が遊んでしまつて効率が落ちるが、逆に荷量が多いと船の効率が上がり、次々と船が来て、さらに荷を呼ぶことになるからだ。使い勝手の良い港には、荷が荷を呼ぶような好循環が生まれる。新港には見学の広報館がある。ここでは「日本からの見学者が最も多く、今週だけでも日本から3組の訪問がありました」(BPAアシスタントマネジャーのチョウ・ギョウン氏)という。

シップ)が発達した。

釜山は、極東におけるコンテナ貨物のハブ港に成長した。日本の各港が軒並み世界順位を下げている一方で、釜山港は世界5位の座を確保している。

釜山のコンテナ港は、開港の地である釜山港(北港)で発展してきた。釜山は中国と日本の中間点にあり、韓国国内でも長方形の国土の底辺に位置する。国際的にも、国内的にも、海上貨物が集まりやすい場所だ。

だが、手狭になり、港の国際競争が激化するなかで、スケールメリットを活かしてより効率的な港湾運営を行うために、新港の開発が進められている。前出のBPAは、北港や新港を管理・

してきた」と話す。では、釜山がトランシップに目をつけたのはなぜか。

トランシップに狙いを定めた理由

「70年代までは、大阪湾トランシップと呼ばれて、世界から韓国への荷は大阪、神戸港からトランシップされていた」(国際臨海開発研究センター常務理事東俊夫氏)。しかし、日本で行われていたトランシップは狙って作られたものではなく、付随的なものだった。自国市場で生産・消費されるモノが多いために、港にコンテナが集まり、その結果として周辺の小さな国向けの荷物をトランシップしていた。



韓進海運新港湾の釜山新港コンテナターミナル。右側がガントリークレーン。左側がヤードクレーン。



釜山新港北地区の全景。

釜山新港は、全体が自由貿易地域（FTZ）に指定されており、コンテナヤードに出入りする貨物は、物流倉庫を通過する。韓国の大手総合物流企業、天一定期貨物自動車の子会社C&S国際物流センターは、新港北地区に延べ1万坪の倉庫を持つ。全天候型の貨物の積み下ろし倉庫の中は、数多くの自

付加価値を付ける 物流センター

よって、コンテナヤードに入ったトラックが10分以内に積み降ろしをして出入りすることができるようになった。韓進新港のバク・ギルヨン社長は「設備投資額は4300億ウォン（約280億円）。効率を高めるためには自動化が必要だと判断した」と話す。

もちろん、一部には問題を指摘する声もある。例えば、韓国の海運会社幹部は「釜山のコンテナ取扱量は増えているが、韓国国内での取り扱う割合が

三井物産もFTZの活用に使っている。同じく新港北地区にある釜山グローバル物流センター（BGDC）に29%出資。同社はここで製品を一時保管し、梱包やラベリングを施して日本や、逆に海外に向けて出荷する予定だ。競争力のある港を造ることで、荷を集め、集めた荷を短いリードタイムで付加価値まで付けて運ぶ。使い勝手の良い港には、さらにまた荷が集まるという構図だ。

C&Sの場合、ルノーサムスン自動車との取引が80%を超えるというだけあって、同じグループの日産自動車向けの部品も多い。逆に、日産から運ばれてきたエンジンもあった。C&Sの物流チーム部長のジ・ヨンファン氏は、「多くのモノはここに1日も止まることなく運ばれて行きます」と話す。

自動車部品が目につく。ここではモノを保管するだけではなく、検品や包装まで行う。荷を右から左に流すだけではなく、付加価値を付けて送り出すわけだ。FTZ内では付加価値税のほかに法人税や所得税、関税までもが減免される。また、ほぼタダ同然で最長50年間の土地を賃貸できる。

釜山と日本の港は競争相手ではない 釜山港湾公社社長 ノ・ギテ氏

——釜山港の発展の理由は「国策による後押しが大きい」と言われているが、どのように考えているか。

国策というよりも、重要なのは要件だ。釜山港が発展したのは、日本と中国の間に位置しており、地理的な条件が最適だったことが最も大きな理由だ。国内的にも地理的優位性で、釜山に集まった。

物流の基本は、水の流れと同じで高いところから低いところに流れるということだ。釜山から西に120kmにある光陽港は、1998年から国策で20のコンテナパスが造られた。だが、現状でも4分の1しか使われていない。やはり、人為的に港を造ってもコストアップになるだけだ。

現代自動車など、韓国の自動車メーカーが成長していることもあり、このところは、日本の自動車メーカーからの問い合わせが増えている。

——日本の企業に期待することはあるか。

直接輸出入をする荷と違い、トランシップ貨物は経済性や使い勝手の良さをアピールして営業をかけて、荷主や船会社を選んでもらわなければ、荷量を稼ぐことができない。だからこそ、就任3年間で世界各国1000社以上を訪問してきた。釜山港は、世界の荷主を選んでもらえる要件がそろっている。日本のメーカーには比較優位で選んでもらいたい。

——日本の国土交通省は釜山港へ向う貨物を取り返そうとしているが、どのように考えているか。

日本は今から釜山や中国を後追いするのではなく、東アジア域内での分業を考えたほうがよい。米国の港はコンテナ貨物の取り扱いで世界の上位に入っていないが、付加価値の高い製品を作る経済大国だ。同様に、日本も自らの得意分野を強化するべきだ。



減っている」と危惧する。かつては、国内の9割超を占めたが、現在は7割強にまで落ちた。その分、光陽、仁川港などが勢力を伸ばしつつあるという。もう1点懸念材料を挙げるとすれば、需要の伸びが遅いために、新港の建設計画が遅れていることだ。当初11年までの完成計画が、15年まで延びている。だが、物流倉庫に並ぶ日本関連の輸

出入品の数の多さを目の当たりにすると、日本関連の荷に関しては、増えることはあっても減ることはないように思える。三井物産によれば、物流拠点と在庫費用削減のために、国内にあった在庫を徐々にBGDCの倉庫に移す動きが始めているという。次章では日本の地方港と、日本企業の動きを紹介する。

釜山の隆盛について「韓国は国策で値下げしているから……」と、冷やかな物言いをする日本の関係者は多い。確かに、政府が支援する形で、釜山港を使用する船会社や荷主へ入港料を免

ターミナル オペレーター間の競争

釜山の隆盛について「韓国は国策で値下げしているから……」と、冷やかな物言いをする日本の関係者は多い。確かに、政府が支援する形で、釜山港を使用する船会社や荷主へ入港料を免

まず、船からコンテナヤードにコンテナの積み降ろしをするターミナルオペレーター。釜山港には10社のターミナルオペレーターがあり、自社のターミナルを船会社に選んでもらうべく激しい価格競争を行っている。それと同時に、リードタイムを削る動きも劇的

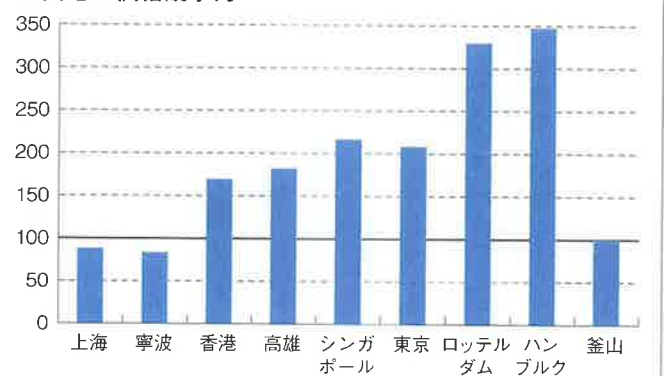
は群を抜いているのだ。また、船からコンテナヤードにコンテナの積み降ろしをするターミナルオペレーター。釜山港には10社のターミナルオペレーターがあり、自社のターミナルを船会社に選んでもらうべく激しい価格競争を行っている。それと同時に、リードタイムを削る動きも劇的

トランシップの取扱量が多い釜山港



(出所) BPA

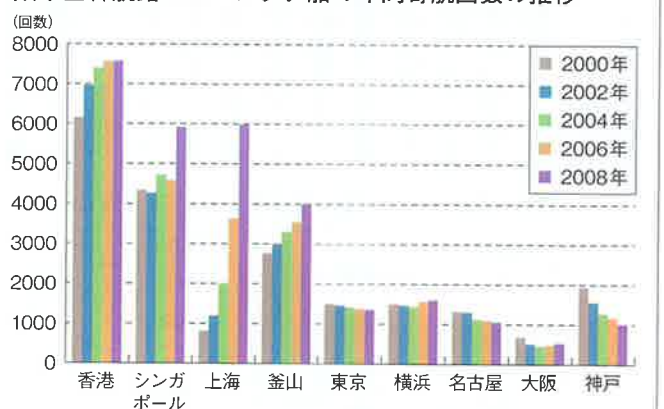
釜山港の価格競争力



(注) 単位は釜山を100とした場合の指数

(出所) BPA

欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄航回数の推移



(出典) Lloyd'sデータより国土技術政策総合研究所作成

(出所) 国土交通省港湾局

韓国国内のコンテナ貨物取り扱い割合



(出所) BPA



展望台から一望した亀尾市内にある工業団地

日本海側地方港の救世主「釜山」

韓国へのアクセスが容易な日本海側の港にとって、いまや釜山や馬山は、世界へのゲートウェイとなっている。北陸3県的主要港（伏木・富山・金沢、

韓国への定期航路をもつことによる地元経済への波及効果は大きい。昨年末、ベアリングの大手メーカー・NTNは子会社を設立し、80億円を投じて石川県志賀町に海外向け製品を主に製造する工場を建設すると発表した。工場の建設地として石川県を選んだのは、金沢港と釜山港との間にコンテナ船の定期航路があったからだという。NTNの担当者は、「製品の納入先は中国やアジアになる予定ですが、釜山経由で輸出できることのメリットは大きい」と話す。

亀尾市の誘致戦略を聞く 韓国・亀尾市経済通商局長 リ・ホンヒ氏



物流の一大拠点である釜山港から150km。その強みをフルに活かして国内外の企業の誘致に成功してきた亀尾市のリ局長に企業誘致戦略について聞いた。

——亀尾市の魅力は。

亀尾は若く優秀な人材が豊富で、すでにサムスンやLGなど韓国大手メーカーの工場もあり、産業集積が図られている。税制面での優遇措置があるほか、割安な工業用水も整備した。電気や消防、建築などの許認可手続きを1つの窓口で全て受け付けるワンストップサービスも市が提供しており、徹底的に進出企業が活動しやすい環境づくりを整えてきた。

——東レが新工場を建設するそうですね。

韓国でも大きく報道された。投資コストを低く抑えられることが魅力的だったのではないかと。ただ、私たちとしては、海外企業だけでなく、韓国の国内企業の誘致にも力を入れている。韓国には「山のウサギを狙うより、自分のところのウサギを守れば、外からやってくる」ということわざがあるからだ。

——進出を望むのはどのような企業か。

最新の素材を製造する企業だ。進出によってここに先端技術が根づいてくれれば、新たな企業の呼び水になる。

釜山の後背地に集まる日本企業

釜山など韓国の港の躍進によって、日本の地方港からの物流が変わりつつ

金沢港を管理する石川県では、県内の荷役会社や金融機関などと特別チームを立ち上げ、釜山に進出する日本企業にも金沢港を利用するよう呼びかけている。県の担当者は、「韓国との定期航路がなければ、船が金沢港に寄りつかない。韓国とつながること、企業も集まり、雇用も増えると言っていると思います」と釜山など韓国の港に日本国内の地方港が依存を高めていることを率直に認める。

あるだけではない。ハブ港湾としての能力の高さを目当てに釜山の後背地に進出する日本企業が増えてきているのだという。そうした後背地のひとつが、韓国・慶尚北道の亀尾（クミ）だ。パク・チヨンヒ元大統領の出身地で、人口は約40万人。軍事政権の時代に工業化が進められ、市内の4つの工業団地には、サムスン電子やLG電子といった韓国の大手メーカーが主力工場を構える。夕方の帰宅時間には、工場での仕事を終え、自宅に帰る住民の車で市内の道路は大混雑となる。人口の7割近くが30代以下の若く活気ある都市だ。市当局は、サムスンとLGの2大メ

輸出拠点は韓国

物流の拠点として釜山など韓国の港が魅力を高めたところがあるなか、日本企業のあいだでも積極的に韓国の港を利用する動きが広がっている。韓国のハブ港に接続することで世界各地に伸びる基幹航路に接続できる。こうしたメリットを求めて、日本海側の地方港を中心に日韓航路の開港をめざす動きが活発化している。そうした事例を取材した。

韓国経由で世界各地へ

今年9月17日、石川県の金沢港と韓国南部の馬山港を結ぶRORO船の定期航路の第一便が出航した。積み荷は、国内最大手の建設機械メーカー・コマツが県内にある主力の栗津工場で生産した54台の建機だ。馬山でさらに北米向けの定期船に積み換えられ、最終的にはアメリカのカリフォルニア州やジョージア州まで運ばれる。

コマツの物流企画部長の西内慎郎氏は、「馬山港を利用することで、北米以外へも輸出が楽になる。将来的には、経済発展にもなっており、建設工事が盛んな中近東やアフリカへの輸出も馬山港を考慮しています」と話す。

RORO船は、コンテナ船と異なり、トレーラーなどの輸送車両ごと乗り込むことができる。RORO船の定期航路ができたことで、大型建機を陸路輸送する手間が省けることになる。船が到着する先の馬山からは、北米だけでなく、アジアや中近東などにも航路が伸びている。馬山を経由することで、世界中へ製品を輸送することが可能になるのだ。

する製品のうちコンテナに搭載できる貨物については金沢港から直接、輸出していた。ところが、コンテナに収まらない大型建機の完成車などは、名古屋港や阪神港まで陸路で運び、そこで船に積んで海外に輸出するしかなかった。

栗津工場では、輸出向けの建機の4割を生産しているが、今年度末までには35〜40%を馬山経由で輸出することにしており、来年度以降、50%まで引き上げる予定だ。

定期航路を運行するのは、韓国の海運会社・パンスターラインの日本法人だ。チョイ・ヨンベ副社長は、「新しい定期航路が実現するかどうかは、大口顧客のコマツから当社の便を使ってくれるとの確約を得ることができるとどうかがカギでした」と振り返る。

韓国の大手海運会社の日本駐在員として長く勤務した経験を持ち、日本各地の港湾に精通しているというチョイ副社長。コマツから韓国への定期航路を利用してもらうよう確約を取りつけるにあたって、ハブ港湾の馬山を経由することで輸送の効率化につながることを積極的にアピールした。

日本国内を陸上輸送した場合、コストが高つくが、韓国への船便であれば安く済むことや、荷量の多いハブ港ですぐに荷を積み換えて運べば、出荷から取引先に納入するまでのリードタイムを短くすることができる、などの説明に対し、コマツ側は「これならば、我々も金沢港の利用に

韓国の玄関口である釜山港まで車で約2時間の距離にある亀尾



(注) 数値は京釜高速道路を利用した場合の距離
(出所) ウェッジ作成

踏み切ることができる」と賛同してくれたという。

金沢だけでなく 敦賀でも

韓国の港を経由した輸出に着目する動きは、金沢港だけでなく、隣の福井県の敦賀港周辺の企業でも進んでいる。繊維などの素材メーカーの東洋紡は、敦賀市内にある工場で生産する産業用の強度の高い繊維を、敦賀港から釜山経由で北米や欧州など世界各地に輸出している。

かつては、製品の大半を阪神港から輸出していたが、阪神までの陸送による物流コストを抑えるために、2008年に敦賀港から釜山を経由しての輸出に切り替えた。これまでの3年で、釜山経由の輸出量は10倍に拡大し、い

「カーだけに頼るのではなく、積極的に外資導入も進めており、亀尾の工業団地に入居する外国企業には、法人税や所得税などの減免措置が認められている。日本からもガラスメーカーの旭硝子や衛生用品メーカーのユニ・チャームなど23社が進出している。

優遇措置は税制面だけでない。市は進出企業の国別に担当者置き、企業が日々直面するトラブルにきめ細かく対応している。例えば、工場の入口で渋滞が発生するとの苦情が出たために、新たに入口を整備したこともある。また夏には害虫の駆除まで買って出ると

いう。

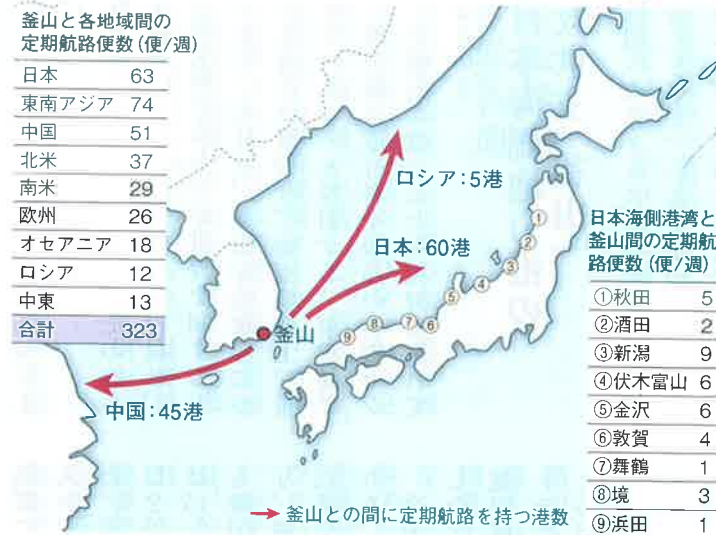
我々を案内してくれた亀尾市投資通商課で日本企業の担当を務めるバク・ギョミン氏は、職員による「御用聞き」の重要性について、「亀尾市への進出を検討する日本企業は、旭硝子などの例から判断する。すでに進出している企業こそ大切にしないといけない」と話す。

釜山が輸出戦略の要

亀尾に進出する日本企業のなかでも、最も多くの従業員が働くのが、化学繊維メーカーの東レだ。12年前から進出し、ポリエステルなどを生産する3つの工場が稼働している。

今年6月、この東レが発表した亀尾での新たな計画に業界の注目が集まった。総額1兆3000億円（約845億円）を投じて、東京ドーム約16個分という、これまでの3工場の約4倍にもなる広大な敷地を確保したのだ。東レはここに新工場を建設し、13年から橋脚の補強や産業用ロボットなどに使われる炭素繊維を生産する。年間の生産量は

ハブ港としてフィーダー航路と基幹航路を多く持つ釜山港



(出所) BPA資料および各港湾HPなどのデータを基にウェッジ作成

2200トを見込んでおり、日本では「ついに虎の子の最先端素材までも海外生産」と、国内空洞化を象徴するニュースとして報道された。

じつは、韓国では、国内繊維大手の暁星も13年までに2000トの炭素繊維の生産を開始する予定だ。韓国の国内市場では13年の炭素繊維の需要は3200ト規模と見積もられており、両社が生産を開始すれば、韓国国内で数百トもの供給過剰が発生することになる。それにもかかわらず、東レが韓国での炭素繊維の生産に踏み切る判断をしたのはなぜなのだろうか。

日ごろから東レなどの日本企業と情報交換を重ねているバク氏は、「カギは亀尾から車で2時間という近さに釜山の港があるということではないでしょうか」と見る。

東レの広報担当者に取材すると、釜山と一体となった輸出戦略を練っていることが分かってきた。韓国は近年、各国とFTAを相次いで締結している。04年のチリを皮切りに、シンガポール、ASEAN、インド、今年7月にはEUとの間で締結したFTAが発効。また、アメリカとも議会での承認を経て近く発効される見込みだ。これにより、世界のGDPのおよそ半分を占める国とFTAが発効することになる。韓国から輸出すれば、これらの国にほぼ無



金沢港からの出荷を待つコマツの建機

関税で製品を輸出できることになり、そのメリットは大きい。

東レは日本よりも製造コストが低い韓国で炭素繊維を生産することで、コスト競争力のある製品を確保。韓国の市場向けではなく、第三国に向けて輸出することをねらっている。

こうした輸出戦略を支えるのが釜山港だ。東レの担当者はこう説明する。

「釜山の港からは、これまでにも亀尾の工場で生産した製品を輸出していますが、世界各地に向けてコストの安い定期航路を利用できるというメリットがあります。これを効率良く利用することで、さらにコスト競争力につながるものと期待しているのです」

日本は戦略転換を

日本から釜山港への貨物が増えていることは、数字を見ても分かる。釜山で積み替える日本発着の貨物は、2000年から08年の間だけでも4倍に増えた。トランシップに特化する戦略をとった釜山港は、最初のコンテナターミナルを1978年に造って以降、着実に日本の貨物を吸い上げてきた。

選択と集中が遅い日本の港

日本の港湾は、釜山港のように1カ所に集中するのではなく、全国津々浦々に満遍なく整備されてきた。港湾整備は、5カ年計画で進められ、1961年の第1次港湾整備計画から、02年の第9次まで40年もの間、延々と続けられた。

この第9次が終わった02年になって、「選択と集中」という言葉が使われた。そして、形となったのが04年から始まったスーパー中核港湾政策だ。京浜港（東京港、横浜港）、伊勢湾（名古屋港、

四日市港）、阪神港（神戸港、大阪港）を重点投資対象にして、夜間入港規制を廃止するなどの規制緩和が行われ、目標は港湾コストの3割減と、リードタイムの短縮。結果は、コスト2割減と、リードタイムが2・3日から1日へ短縮した。

しかし、釜山への流れは変わらなかった。国際海上輸送全体でコンテナが使われる割合が増えているので、日本のコンテナ取扱量は増えているが、国際基幹航路の寄航回数減少傾向が続いている。つまり、コンテナ取扱量は、釜山などハブ港へのフィーダー輸送（基幹航路につなぐための支線輸送）で伸びただけで、日本にとっての釜山のハブ港化はむしろ固定化しつつある。国はさらなる選択と集中を掲げた。

昨年8月、前原誠司国土交通大臣（当時）の肝いりで発足した成長戦略会議で「海洋国家日本の復権」が掲げられ、スーパー中核港から京浜港と阪神港の2港を「国際コンテナ戦略港湾」（以下、

「戦略港」とした。

「戦略港」の目標は、15年までに釜山など東アジアでトランシップされる日本のコンテナの割合を半減させ、20年までに東アジア各港からトランシップコンテナを新たに奪い取るというもの。しかし、その実現は容易ではない。まず、ハード面。基幹航路のコンテナ船の大型化が進んでいるが、日本で1万TEU超のコンテナ船が入港できる水深16メートル以上は7つしかない。しかも、4つの港にバラバラにある。一方で、釜山新港は30バース全て16メートル以上だ。ハブ港の要件は、大量に荷を集めることだ。大型のコンテナ船が入港できないのでは、荷が集まらない。

国は国、地方は地方 正反対の思惑

次に、国と地方の問題だ。地方は、国の政策である集約化とは反対を向いている。例えば、釜山航路で潤う地方港のあちこちから「今まで全国に沢山の港を作っておきながら、手のひらを返したように阪神、京浜に集約すると言っても、各港には航路があるし、無理な話」という声が聞こえている。

国に不満を言いつつも、もらえるモノはもらっておくという発想も地方にはある。例えば今、北東アジア向けの貿易拠点として国は日本海側拠点港の

選定を進めているが、ある県の担当者は「拠点港に指定されることで具体的にどんなメリットがあるかは現在のところ、国交省からはほとんど教えられていない。それでも、とりあえず『箔』が付けば良いし、将来何かしらの予算が付くかもしれないという思惑で、国交省にプレゼンした」と明かす。

また、港に国際航路があるという箔を付けたいたがために、国際航路を維持、獲得すべく外航船にインセンティブを与える自治体もあり、選択と集中を進める国は頭を抱えている。国土交通省港湾局港湾物流戦略室長の成瀬英治氏は、「せめて外航船と内航船の競争条件を同じにしたい」と話す。一方で、生き残りをかけて地方は必死だ。例えば、敦賀港がある福井県。



東京港青海コンテナターミナル。

WEDGE Report



9月24日、午後4時30分。若者に絶大な人気を誇るシンガーソングライター・YUIがステージに登場すると、会場は歓喜の渦に包まれた。しかし、ここでハプニングが発生する。当初予定していた人数の4倍となる2000人以上のファンが詰めかけ、収容スペースに収まりきらない人が路上にあふれたのだ。そのため、警備を心配した久光百貨店側

の要請により、4曲から2曲に短縮された。YUIがステージから立ち去ると、会場からはどよめきとアンコールの大合唱が響き渡った。先立つ午後1時、YUIは別の会場でも路上のフリーライブを行っていた。ここでも、開始30分以上前から300人以上のファンが詰めかけ、熱烈な歓迎を受けた。これらは、中国・上海の観光名所、

YUIライブ上海熱狂 J-POP輸出を 国家戦略に

(時事通信中国総局特派員)

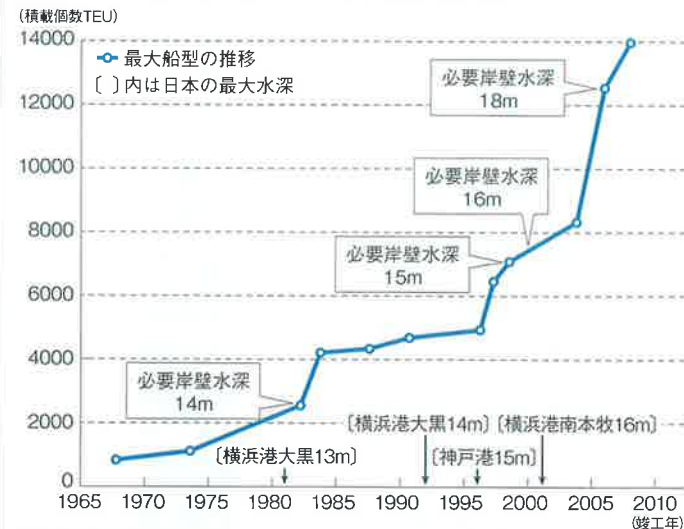
SMAPだけじゃない。中国の若者の間で、J-POPがブームとなっている。背景には、江沢民の反日教育を受けて育った若者にある変化が生まれているからだ。国交正常化40周年を前に、日本は対中「ソフトパワー」戦略を打ち出す好機を迎えている。だが、日本政府の動きは鈍く、その国家戦略も欠いたままだ。韓国の取り組みを参考に、今こそ日本のソフトパワーを中国の「民」に売り込むときだ。

静安寺と新天地で行われたYUIの街頭フリーライブの一コマだ。「YUIが上海で街頭フリーライブを行う」とのマスコミ向け正式発表はなかった。小誌が関係者からその情報を掴んだのは9月上旬のこと。成功すれば日本人初の快挙だ。だが「反日の嵐」が吹き荒れる中国で、日本人歌手がフリーライブなどできるのか。しかも必要以上に人が集ま

ることを嫌う中国当局への配慮から、告知は百貨店のチラシと中国のミニブログ「微博」(中国版ツイッター)のみで、直前まで一切しないという。果たして観客が集まるのか。そんな不安を抱きつつ上海へ飛んだが、杞憂に終わった。会場にいた10人ほどの若者にライブの感想やJ-POPについて話を聞いた。すると――。「歌詞の中に世界があるから(韓

上・2000人以上が集まった上海・静安寺での街頭フリーライブ。ステージにいるのがYUI。

輸送コストを下げるためコンテナ船が大型化



で釜山に対抗するのであれば、沖縄あたりに関税、使用料を無料にした拠点港を整備するくらいのことをしなければ駄目だ」と話す。しかし、地方の港をどう納得させるのか、現実性は乏しい。2つ目の選択肢は、釜山港の有効利用だ。低成長が続く日本では、今後大幅な貨物の増加を見込むことはできない。少ない荷も効率的に安く運んでくれる釜山を活用したほうが合理的だ。そもそも、コンテナ取扱量自体が、日本全体で釜山港と同程度しかないほ

ど、圧倒的な差が付いたなかでは、打倒釜山は非現実的ではないか。韓国は、フリーダー船を増やし、東アジアからトランシップ貨物を集めることで、自国向け貨物とあわせて物量を確保し、基幹航路を維持拡大している。そしてさらにモノを集め、ヒトも集めて産業を集積させるという「物流富国」戦略まで組み立てているのだ。一部の港湾関係者からは「このまま釜山依存を放置すれば、いざというときに貨物を輸出入することができなくなる恐れがある」と、物流の安全保障を懸念する声もある。しかし、それを言うなら安全保障は港だけではない。先に解決すべきは、貨物船の船員がほ

とんど外国人になっていることや、シレーンを自ら防衛できないことなど問題は山積みだ。企業は、常に合理性で動く。国内のある大手船会社では、リーマンショックで日本・欧州間の直送貨物が減少したため、日欧航路を廃止した。代わりに、北米航路で日本から台湾・高雄まで運び、高雄で積み替えて台欧便で欧州に輸送する。欧州からわざわざ日本まで寄港する必要がなくなり、その分船会社は100億円もする貨物船を1隻保有せずに済むという。2つの選択肢を比較すれば答えは見えていてはないか。釜山対抗戦略は無益である。

集権か利用か 迫られる選択

お隣の滋賀県から、遠く北関東の企業にまで、県の担当者が足を運び、敦賀港利用を呼びかけている。決定的なのは「ハブ港である釜山とつながること」で全世界に出荷できる。釜山港がなくならぬことは考えられない」という地方港の声が多いことだ。いくら国が釜山から取り返そうとしたところで、地方港と釜山港の間には既に太い絆が出来上がってしまった。

つまり、国と地方では向いている方向が180度違う。それを放置したままでは打開策は見出せない。もはや選択肢は2つしかない。まず1つ目は集権の道だ。そのためには、地方から港湾管理の権限を移譲させ、港の管理を国に一括させることだ。国際航路を持つことができる拠点港を制限して、それ以外の港は内航船、あるいは陸送で拠点港に運ぶ。それにかかるコストについては、国が補助を出す。韓国の外航船に金を落とすよりも、国内の内航船、陸運会社を金で落とすほうが良いという発想だ。大手船会社のある幹部社員は「本気

物流で国を富ます韓国 J&Kロジスティクス社長 (元BP日本代表) 原瑞穂氏



韓国は国内の市場規模が小さいことから、国家の生き残りを物流に託すことにした。1997年8月に政府は「物流富国」政策を発表し、港湾や空港などのインフラを整備してきた。港湾の場合は、24時間化や大型船の接岸を可能としたこと、自由貿易地域(FTZ)を設けたことなどで、物流拠点として外国船が使いやすい環境を実現した。また、日本と中国の間に位置するという地政学的な優位性も積極的にアピールした。

これにより、韓国を経由しなかった物流の呼び込みにつながり、東アジアにおける貨物のハブとして釜山の機能が著しく高まったといえる。各国から貨物を集め、港湾の周辺に産業を集積させ、雇用も拡大させるという明確な戦略ビジョンが見事に結実したといえよう。

日本も貨物を集めることには強い関心を持ち、多額の費用をかけて港湾の整備を進めてはきたが、貨物を集めてどうするかというビジョンが明確ではなかった。その結果、「国際コンテナ戦略港湾」や「日本海側拠点港」など、相反するような政策が掲げられることになり、足を引っ張りあっている状況だ。各地の港湾を管理する自治体が、「国は何をやりたいのか理解できない」と困惑するのをもっともだ。