

項目	詳細
訪問（視察）場所	釜山港湾公社
訪問日時	平成 24 年 7 月 9 日(月) 17:15~18:00
概要	<p>■概要説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・釜山トランシップ率は全体貨物量の 48-49%を占めており、最終目標は 60% ・トランシップ全体貨物量のうち、55%は中国港湾向け（そのうち 60%は大連港） ・ハブ港の条件は下記 4 点と認識している。 <ul style="list-style-type: none"> ①ロケーション（場所）、②ネットワーク、③サービス、④コスト ・この 4 つの条件から見ると横浜、大阪、神戸、東京などの日本港湾のハブ化には問題がある。 <ul style="list-style-type: none"> ①ロケーション（場所） <p>中国 アモイ港-アメリカ、中国 アモイ港-横浜のリードタイムが同じであること。</p> ②ネットワーク <p>釜山港で週 45 便のサービスが日本港湾では最大週 20 便。貨物が滞留することが恒常化、タイムリーな輸出入ができない。トランシップ港は船会社が決める。</p> <p>2011 年の東京港コンテナ貨物量は 400 万 TEU。ネットワークに難があり伸び悩みが続いている。</p> ③サービス、④コスト <p>THC（ターミナルハンドリングチャージ：ターミナル内でのコンテナ取扱料金）の価格差が 2 倍以上。</p> <p>例：20ft コンテナ 2 時間 釜山港 70 ドル 横浜 140 ドル以上</p> <p>シンガポールのメガターミナルオペレーターである PSA（Port of Singapore Authority）よりも釜山港の価格は安い。</p> ・韓国は南北に約 450 km と短い距離である。 ・一方、日本は東西に 2,000 km と距離が長い。 ・韓国はバージ（短距離輸送を行う小型船舶）が少なく地方に貨物が届くまでに時間がかかる問題がある。 ・日本も陸送距離が長くかかる点が問題である。 ・物流のポイントは「時間」と「費用」 ・日本港湾の最大の課題は「費用」 ・日本企業は日本船社を選択する傾向にある。 ・100TEU 程度の貨物量ではメガキャリアは寄港しない。

概要	<p>→韓国 釜山港からのフィーダー輸送（各港湾への路線網を活用した輸送）活用の必然性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本港湾は全体的に輸入超過傾向 ・コンテナポジショニングの問題が大きな要因 ・中国港湾も同じ状況 <p>■長野県荷主企業について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・釜山港湾公社では、長野県企業への支援計画を検討したことがあった。 ・新潟-釜山は、就航の廻り方・ラウンドの面で東京港と比べ問題となる点が多い。 ・北米-釜山-新潟 輸入では釜山港はファーストポート <p>【輸入について】</p> <p>北米-釜山-新潟…長野県企業 新潟がファーストポート これがラストポートとなると輸入で問題が発生する。</p> <p>【輸出について】</p> <p>長野県企業…新潟-釜山-北米 釜山までは最も時間がかかっても5日 北米向けでは、東京港と比べリードタイムで大差はなく、リードタイムメリットがある。 新潟港からの北米向け輸出貨物に対する支援を検討したことがあった。</p> <p>→新潟-釜山の将来的な直行便（シャトル便）開設への期待 例：富山-新潟-釜山など、新潟がラストポートであればシャトル便と同様</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長野県企業は特に第三国（＝釜山）でのトランシップを嫌う傾向が強い。 <p>→貨物ダメージリスクが主要因 →横浜と比べ新潟が200ドル安い程度であれば、迷うことなく横浜を選択している。</p> <p>※200ドル：釜山港湾公社が考える価格選択のボーダーライン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船会社そのものも、トランシップを嫌うが現状やるしかない立場
----	---

概要	<p>■総括</p> <ul style="list-style-type: none">・4つの条件を考えること →日本政府が釜山と価格で勝負することがあれば情勢は変わってくる。現状、全てにおいて釜山が勝っている。 →もし、価格が同一になれば、次はサービス、ネットワークの勝負に移っていこう。・博多港に毎週 300TEU あればメガキャリアは寄港する。・日本港湾におけるインセンティブサービスは重要である。 ・日本のローカル港湾の貨物の 15%は釜山港に集約している。・小さな船舶の貨物も釜山港から見れば魅力ある貨物である。・日本海側の港湾は、(インセンティブを含め) 釜山港との連携を再度見つめるべきである。・釜山港湾公社の戦略として、キーワードは「中国」と「日本海側港湾」・上越市 直江津港が希望すれば、釜山港湾公社と連携した取組も可能である (いつでも連携できる用意はある)。
----	---