

令和5年度

四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団 報告書

令和6年2月15日（木）～2月17日（土）

【釜山港・三井倉庫釜山】



釜山港



三井倉庫釜山

# 目 次

1. 復命書	1
2. 派遣概要	2
3. 日程表	3
4. 令和5年度 海外港湾事情調査結果の概要	4
釜山港（4～5）	
三井倉庫釜山（6～8）	
5. 海外港湾事情調査 報告書	
団長（議長） 小 島 智 子	9
団員（議員） 樋 口 博 己	14
団員（議員） 森 康 哲	19
団員（議員） 山 崎 博	21
随 行 川 崎 里 志	24

# 復 命 書

四日市港管理組合議会

議長 小島智子様

令和5年度四日市港管理組合議会海外港湾事情調査団

団長（議長）	小島智子
団員（議員）	樋口博己
団員（議員）	森康哲
団員（議員）	山崎博
随員	川崎里志

調査の概要は以下のとおりでした。

## 1. 調査期間

令和6年2月15日（木）～2月17日（土）までの3日間

## 2. 調査先

釜山港

三井倉庫釜山

## 3. 調査概要

別添のとおり

## 令和5年度四日市港管理組合議会海外港湾事情調査団概要

### 1. 目的

世界のハブ港の最先端な港湾施設整備と、そこに位置する倉庫業務の管理運営体制などの現状及び将来計画について実地調査を行うことにより、議会として四日市港の発展的活用などの総合対策に資する。

### 2. 日程

令和6年2月15日（木）～2月17日（土）

### 3. 調査先

釜山港

三井倉庫釜山

### 4. 調査団の構成

団長（議長） 小 島 智 子

団員（議員） 樋 口 博 己

団員（議員） 森 康 哲

団員（議員） 山 崎 博

随行 川 崎 里 志

### 5. 調査事項（依頼時点）

釜山港

- ・ターミナルの円滑運営  
（ガントリークレーンの遠隔操作や荷役機械の自動化など）
- ・荷役輸送におけるモーダルシフトの考え方
- ・台風・高潮などの災害対策について
- ・旅客船寄港による人流への対応について
- ・現状と課題及び最新事情について
- ・港湾施設の視察

三井倉庫釜山

- ・釜山港と貴社との関わり
- ・貴社の韓国での位置づけ等
- ・会社の概要
- ・倉庫の見学

### 6. 調査プログラム

釜山港 2月16日（金）10：00～12：00

港湾運営会社BPA 訪問

三井倉庫釜山 2月16日（金）14：00～15：30

倉庫 見学

## 令和5年度四日市港管理組合議会海外港湾事情調査 日程表

日程	発着地	発着時間	交通機関	行程・備考
2月15日 (木)	近鉄四日市駅 発	10:10	近鉄(急行)	10:45 近鉄名古屋駅 着
	近鉄桑名 発	10:23		
	名鉄名古屋駅 発	11:01	名鉄(ミュースカイ)	11:36 中部国際空港 着
	近鉄四日市駅 発	10:08	近鉄(特急)	10:37 近鉄名古屋駅 着
	近鉄桑名 発	10:20		
	名鉄名古屋駅 発	10:50	名鉄	11:18 中部国際空港 着
	中部国際空港第1ターミナル3階 国際線出発ロビー集合  (出国手続)	12:00		
	中部国際空港 発	15:20	大韓航空 KE2134	【所要時間1時間40分】
	釜山空港 着	17:00		
	ホテル着	18:30~19:00	専用車	ホテル アベントリー釜山  昼食:各自 夕食:市内レストラン
2月16日 (金)	ホテル発	現地確認	専用車	
	釜山港 着	10:00	専用車	釜山港視察 通訳同行 10:00~12:00
	昼食		専用車	12:30~13:30
	三井倉庫コリア 釜山倉庫 着	14:00	専用車	釜山倉庫見学 14:00~15:30
	ホテル着	16:30	専用車	ホテル アベントリー釜山  朝食:ホテル 昼食:市内レストラン 夕食:市内レストラン
	2月17日 (土)	釜山空港 着		
釜山空港 発		12:55	大韓航空 KE2133	【所要時間1時間25分】
中部国際空港 着		14:20		
(入国手続)				
解散				朝食:ホテル 昼食:各自
中部国際空港 発		15:37	名鉄(ミュースカイ)	16:05 名鉄名古屋駅 着
近鉄名古屋駅 発		16:17	近鉄(急行)	16:44 桑名、17:14 5四日市 着
		16:10	近鉄(特急)	16:26 桑名、16:38 四日市 着
中部国際空港 発		16:07	名鉄(ミュースカイ)	16:35 名鉄名古屋駅 着
近鉄名古屋駅 発	16:41	近鉄(急行)	17:02 桑名、17:15 5四日市 着	
	16:50	近鉄(特急)	17:06 桑名、17:17 四日市 着	
	17:01	近鉄(急行)	17:23 桑名、17:35 四日市 着	

## 令和5年度四日市港管理組合議会海外港湾事情調査 説明・質疑応答 概略

釜山港（令和6年2月16日（金） 10：00～12：00）

10：00～10：40 会議室にて説明及び質疑応答・意見交換

10：45～11：20 港湾案内船にて湾から見学

11：25～12：00 国際旅客ターミナルを見学

### 【対応者】

・ International Logistics Department Manager PARK Jung-in

（国際物流部長 パク・ジョンイン（박정인））

### 【内容】

〔小島団長挨拶〕

こんにちは。四日市港議会議長の小島智子です。

今日は、私たちの訪問を受け入れて下さり、感謝します。多くのことを学び、成果を持ち帰りたいと思っています。どうぞよろしくお願ひします。

〔訪問港側挨拶・説明〕

感謝の言葉、ありがとうございます。

釜山港は95%がコンテナ港湾となります。

釜山港湾公社は釜山港湾公社法に則って2004年設立されまして今年で20周年となります。総資金は33千億ウォンの政府出資で、設立の理由としては開発管理運営を効率的にするためです。

釜山港は2023年規準で2,315万TEUのコンテナを処理しており、世界で7位に当たります。

地理的に優位で、週287航路を運営しており、100カ国、500の港湾と繋がっています。

新港は、1995年から建設を始め、2003年に第1、第2ふ頭がオープンしております。2009年2010年と続いて3、4ふ頭がオープンしており今年第6ふ頭がオープンします。

今年オープン予定の第6ふ頭は未来スマート港湾として計画しており、全自動化システムを取り入れます。

北港再開発事業には10兆5000億ウォン投資しており、全ての事業の完成後、真ん中にオペラハウスが完成される予定です。商業地区、業務地区も一緒に入る予定です。

10年後、すべてが完成したら、公園も観光地化されます。

〔質疑応答〕

質問：ポートクロージングについて詳しく教えてほしい。

回答：平均的に上海の場合36日、寧波（ニンポー）は32日、釜山港は24時間運営でポートクロージングは3日しかありません。

質問：ロッテルダム、バルセロナ、ザバに倉庫を設けているが、それだけ親密な関係性を持っているということなのか。

回答：緊密な関係を持っており、向こうの貨物を釜山港へ簡単に持ってこられ、韓国の貨物主などが便利に倉庫を使える利点がある。

質問：自由貿易地域で優遇されている点について詳しく知りたい。

回答：20～30年間のスパンで、坪当たり300ウォン、30円で土地を貸し出したりしている。

質問：13年前の視察の際には、コンテナ取扱貨物量が約1,700万TEUだったのが約2,300万TEUと約1.4倍にまで増えているが、要因は何か。

回答：当時は新港で第4ふ頭までしかオープンしてなかったが、現在では第6ふ頭の完成間近という状況であること、また、287個の定期航路を持っているために、海外からの船が入って積み替えをしてすぐまた出られるという点があることが要因と思われる。

質問：国際旅客ターミナルの建設費はどれほどか。

回答：約3千億ウォンです。

質問：鉄道は乗り入れていないのか。

回答：釜山駅が徒歩15分ほどのところにある。港はほとんどが埋め立てであるため、地下鉄は不可能である。貨物の移送は約90%が車である。

三井倉庫釜山（令和6年2月16日（金）14：00～15：30）

14：00～14：45 説明及び質疑応答・意見交換

14：50～15：30 倉庫を見学

#### 【対応者】

・ Team Leader Team2 International Logistic Business Division Soon-Hong Kwon

（国際物流事業部 チーム2リーダー スン・ホン・クォン（권순홍））

#### 【内容】

〔小島議長挨拶〕

こんにちは。今日はお時間を取っていただきありがとうございます。

今回の視察に対しましてご多用のところお時間を取っていただきまして、まず心から感謝申し上げます。

最先端の倉庫運営に係ることとか、色んなことを学ばせていただきまして、持ち帰らせていただきたいなと思いますので、よろしくをお願いします。

〔訪問港側挨拶・説明〕

よろしくをお願いします。

三井倉庫韓国は日本の三井倉庫ホールディングスの傘下であり、三井倉庫と三井倉庫エクスプレス、三井倉庫ロジスティックス、三井倉庫サプライチェーン、三井倉庫トランスポートという5つのグループ会社があります。

三井倉庫韓国は三井倉庫の4つの海外拠点である北東アジアに所属している海外の店舗に該当します。

1987年に設立されて、今年で創業37年目を迎えます。日系の物流会社の中では韓国に進出したのは一番早い方、と言われていています。

ここ釜山は2014年に営業開始し、全体敷地は約12,000坪で、倉庫の種別は、一般倉庫、ドーム型倉庫とか併せて約4,000坪。定温倉庫が500坪あります。2階にも流通加工場が約500坪あり、その他の危険倉庫とか併せて約5,000坪を少し超える規模になります。

自由貿易地域に位置し、保冷の状態では保管期間の制限がなしで保管が可能なメリットがあります。

日本から耐ハイとかサワー、セブンイレブンなどのコンビニも日本の資本で入っており、最近韓国の若者に耐ハイは結構人気があり、インチョンの倉庫で扱っている。

三井倉庫のネットワークでは、在庫管理システムで顧客とシステムを繋げて顧客が在庫が見れるサービスを提供しています。

文書保管サービスも主にソウルのインチョンの倉庫で担っています。ソウルは日本の東京と同じで土地代も高く家賃も高いため、金融会社など家賃の高いところで保



管をしている文書はこちらの倉庫で安全に保管するというサービスも提供しています。

〔質疑応答〕

質問：文書保管において、機密性の高いものもあるのか。セキュリティはどうか。

回答：銀行や保険会社、船会社、ほか多種の顧客の書類を保管をしている。書類は箱に入れられシールを張って誰かが開けるとシールが剥がれなどの対策をしている。

質問：社員数はどれほどか。

回答：約20人で協力会社が約30人います。事務の社員は正社員だが、現場の検品などの作業はほぼ協力会社の社員です。委託契約で仕事をしてもらっている。その業務に適した人材を採用するようにしている。簡単に首にもできないため、他の会社も正社員を取るとするのは慎重にやっている。

質問：2030年には新港に空港ができると聞いた。益々取扱量が増えると思うが、倉庫の拡張の予定はあるのか。

回答：確かに空港はできると思うが、現状では2030年には難しいと思う。新港の背後団地は全て倉庫となっている。さらに埋め立てを行って倉庫を建てるが、競争はかなり厳しい。

質問：フリートレードゾーンでは非居住者名義で一旦預け、そこから韓国だけでなく色々な国へ移すということか。

回答：例えば、日本の商社が西アジアから鉄鋼の鉄材を韓国へ輸入し、ここでコンテナを保管します。持ち主は日本の商社。三井倉庫韓国は韓国の税関へ輸入者として日本の商社の代行の役割をします。日本の商社が韓国の自動車製造メーカーと商売が決まったら、お客さんに譲ります。

質問：鋼板業者がロール鋼板を輸入し、倉庫で車のボディーとか自動販売機に加工して出荷するような、そんな加工をしている物はあるのか。

回答：あくまで倉庫としての業務なので、性質が変わるような加工はしていない。部品で持ってきた家具を組み立てて保管するようなことはしている。

質問：旧港では自由貿易エリアの背後地では土地の借地料がすごく安い値段提供していると聞いたが、新港ではどうか。

回答：ここに倉庫を建てようとするが入札をします、何10社か何100社かで。いいプランをした会社を選ばれるが倉庫を建てる費用は倉庫側が出します。土地は国から提供してもらうので、保証はないが賃貸料を払います。平米辺りいくらで。結構格安です。なので、20年前からここに土地を得て倉庫を建てましたが、他社もみんな結構頑張りました。

質問：ラックでかなり高くまで荷物を積み上げているが、耐震性は大丈夫なのか。

回答：韓国は地震がほとんどないため、問題ないと思ってやっている。

# 令和5年度四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団報告書

四日市港管理組合議会議長（団長） 小島 智子

## 1. 釜山港 及び 釜山港湾公社 Busan Port Authority

### （1）釜山港全体と釜山北港(旧港)について

まず釜山港湾公社を訪問し、前回の2011年訪問から13年ぶりであること、調査団を受け入れてくださったお礼、四日市港の概況等を含めご挨拶を申し上げた。その後、パク・ジョンインさんより釜山港の映像を見ながら説明を受けた。質疑応答ののちBPAの船に乗り、海上より北港を視察し説明を受けた。

（現在の釜山北港の様子 2本の高いビルの手前がオペラハウス用地。右の橋の高さは63m）



釜山港は、1876年開港し、2024年で148周年となる。1945年には、1～4ふ頭と中央ふ頭が完成しており、以降物流の拠点として1990年代をピークに発展してきた。現在、釜山北港（新港ができるまでの旧港）は、釜山港全体の物動量の30%を処理している。再開発として、港を埋め立てての公園化、国際旅客ターミナル、オペラハウス建設、商業施設やオフィス等も稼働する予定とのこと。この再開発事業は国としての大事業であり、10.5兆ウォン（約1兆1783億円）を投資している。

（現在のターミナル 左は客船の受付ブース 右は会議場）



現在、釜山と日本の間には4つの定期航路がある。再開発によって、国際旅客ターミナルは太平洋やユーラシア大陸へのゲートウェイとなり、観光において、将来的な経済効果を31.5兆ウォンと見込んでおり、さらに12万人の雇用の創出も予想されている。観光客を呼び込むポテンシャルがとても高く、市民が港に親しむ環境づくりとともに、インバウンドに関する戦

略が大胆に描かれている。

港全体としては95%がコンテナを扱う港湾であり、2023年基準で2,315万TEUのコンテナを処理し、世界第7位となっている。韓国全体のコンテナ総取扱量の約76%、輸出輸入量としては63%、積替船物量としては97%の量を処理している。立地に恵ま



れ、東北アジアの真ん中に位置し、積替船物量としては、アジアではシンガポール港（3218万TEU）に次いで1176万TEUを扱っている。また、アジアやアメリカに向けての航路も、週当たり287航路と、アジア地域の港の中ではシンガポールに次いで第2位であり、100カ国、500の港湾とつながっているということだった。

さらにアジア域内協議協定（イントラ・アジア・ディスカッション・アグリーメント）により、中国、日本、ロシア、東南

アジアエリアを中心としてつながっており、186航路が運行されている。北米路線も週40航路あるということだった。気候的にも釜山港は恵まれており、ポートクロージングに関して、上海が年間36日、寧波が32日に比して、3日しかないということだった。物流が留まることのない常に稼働できる港として他からの信頼は厚いであろうと考える。

左は北港開発のイメージで、真ん中より少し右にオペラハウスが見える。オペラハウス完成後、是非この地を訪れたい。

## （2）新港の開発について

北港からガムチョン港を経て新港エリアとなる。右の変遷でもわかるようにこの20年で大きく開発が行われている。

釜山新港の2022年4月に一部供用化された2-4段階には、遠隔操作化されたガントリークレーンが設置され、ヤード内の多くの荷役機械も自動化されている。以降、荷役機械は原則遠隔操作化・自動化され、その全てが国産化される予定である。

国際的な物流量の増加等により、新たなコンテナ蔵置場の確保、さらなる新港建設の必要性から、釜山新港の西側に鎮海新港が計画され、第1段階事業が2032年に完成すると、総貨物取扱量は3,200万TEUが見込まれているようだ。





BPAとして、「スマートポート」「グリーンポート」「グローバルポート」「セーフポート」の4つの点を柱に据えて、今後の開発を進めたいと考えている。特にグリーンポートづくりとして、PM2.5の低減のため、船舶の陸上電源供給設備の利用を促進しているようだ。この設備を利用する船舶には、入出港料や港湾施設使用料の全額を免除してインセンティブを与えている。

釜山新港東側に位置する加徳島には24時間運営が可能な新空港の建設が予定されている。2025年着工、2035年開港とされているが、2030年の万博前までの完成を要望する声も大きく、今後の動向が注目される。第1段階事業の完遂を含め、2030年代前半に釜山新港を訪れ、その変化を調査することに意義があると考えられる。立地、気候に恵まれた地であることを最大に生かす戦略に圧倒されるばかりである。釜山港は、四日市港とは規模も、国で開発が進められている状況も全く異なるので直接参考にするのは難しいが、先を見て戦略を立てるものの重要性については大いに参考にすべきとの思いを持った。

## 2. 三井倉庫釜山



日本の三井倉庫ホールディングスの傘下であり、1987年設立、創業37年目になる。日系の物流会社の中では韓国に進出したのは一番早いと言われている。訪問したのは釜山新港倉庫で、2014年に営業を開始しており、敷地面積は約12,000坪。一般倉庫、ドーム型倉庫、定温倉庫、危険倉庫など、種類は様々である。釜山新港の背後団地に立地する倉庫は、1万坪から2万坪の規模のところ

が多く、約70社あり、大きな規模であるということだった。

釜山新港倉庫の特徴としては、フリートレード地域（ゾーン）だということだ。FTZとは、通関規制や関税に関する優遇措置を受けられる地域のことだ。この地域内にある貨物は関税を払わずに保管することができる。韓国政府は、産業立地支援の一環として、条件を満たす外国企業に土地を廉価で賃貸し、租税減免、関税留保など便宜を図っている。

実際に見せていただいた倉庫に大量のコーヒー豆があり、15度、湿度40%前後を保って保管されているということだった。非居住者名義のものであり、日本商社がブラジルなどから買い付け、三井倉庫に保管、韓国の客に販売するという仕組みだ。

実際倉庫で勤務する人は三井倉庫の社員が20人くらい、協力会社から30人くらいということだった。韓国も労働に関しての法律により、労働時間やパワハラについても厳しくなっている。三井倉庫の社員が直接協力会社の社員に指示が出せないとか、リーダーに伝えてそこから働く人に伝えるとか、慎重にやっている。

倉庫というインフラだけでなく、海上輸送、空路輸送、国内のトラックコンテナ輸送などすべてを行っていることで、一貫したサービスができ、様々な提案もできる。また、倉庫に関しても、在庫管理システムを構築し、顧客とシステムをつないで顧客が在庫を確認することができたり、社員が確認したりできる。多くの貨物が入った場合、保管スペースをどう作るかが難しいが、移動式のラックを使い、効率を挙げている。全体的なアレンジはチーム長が行い、現場リーダーが作業指示を出して動かしているということだった。よどみなく日本語でご説明いただき、専門性の高さを垣間見た思いであった。日系 100%で運営している倉庫は、三井倉庫と日通だけということで、今後ますます発展されることを期待したい。

### 3. 最後に

規模の全く異なる釜山港であったが、海上輸送の持つ可能性、観光との関連を強く感じ、設備投資をし、港そのものはもちろん、道路整備も含め整備することの重要性を再確認した。四日市港においても、計画に沿って環境整備を遅滞なく行っていくことが必要である。釜山北港の再開発、釜山新港の開発、どれをとってもパワフルでありスピーディであった。発展し続ける釜山港の今後がとても楽しみである。

関わっていただいたすべての方々、説明いただいた BPA のパク・ジョンインさん、三井倉庫のスン・ホン・クォンさんに心からお礼を申し述べ、報告とする。



BPA の船にて

\*追：働く環境として、BPAの女性トイレ内部。

BPAでは、女性たちが活躍しているなど感じた。

説明いただいた方もそうであったし、オフィスでも多くの女性たちが働いてみえた。

この写真はトイレ内部のものであるが、各自必要な物を置くスペースが作りつけられていて、とても使いやすいだろうと感じた。



女性の感性を港街づくりや観光戦略に生かすことは、こんな環境づくりから始まるのでは？と感じた次第である。

# 令和5年度四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団報告書

四日市港管理組合議会議員（団員） 樋口 博己

今回の海外港湾調査は、令和6年2月15日から17日の3日間で韓国を訪問し、釜山広域市にある釜山港と同じく釜山港背後地に立地する三井倉庫 코리아株式会社を視察し調査を行った。

## 1. 釜山港視察



釜山港湾公社（BPA）にて



説明者：パク・ジョンイン氏



釜山港大橋、そしてシンガンマンコンテナターミナルを望む（北港）船舶より

四日市港とは、週6便（木2便、火・土便無）となっており、化学薬品等や産業機械（釜山で積み替えアメリカ等へ）が主な荷物となっており、95%がコンテナとなっている。

釜山港は、港湾法上の第1種港に定められており、韓国最大の規模と貨物取扱量（2022年韓国内取扱量の76.6%・積み替えの96.8%）を誇る港湾であり、現在では世界トップクラスのコンテナ貨物におけるハブ港湾へ成長している。コンテナ取扱量世界第7位（2021年2,271万TEU：2023年2,315TEU：2021年日本の総取扱貨物量は



2,246万TEU)の港湾となっている。

2004年より、釜山港湾公社(BPA)として民間経営を行っており、2018年の金融危機以外は毎年取扱量が増加している。コンテナ港湾として韓国最大の港湾として、東アジア最大級のハブ港湾となっており、現在では週287航路(北米40航路、日本・ロシア等で186航路・10ヶ国500港と繋がっている)があり、荷物の積み替え・定期制等の強みがあり、2022年で53.3%が積み替え荷となっている。このように航路の多さが、入港・積替え・出港の時間的ロスが少なくなっており、物流量増加の大きな要因となっている。

また世界の港湾においては、気象状況によって閉港せざるを得ない場合があるが、港の沖合に島があり波風の影響を受けにくく気候も良いため、閉港が年間の3日もない(上海港の閉港は年30日ほど)のも大きな強みとなっており、24時間365日の安全確保の運営を目指している。

コンテナ貨物の増加に伴い1997年より釜山新港整備が進められて、2006年より順次供用を開始しており、2026年目指して新港の整備を進めている。

岸壁水深15~18m2万TEU級の大型コンテナ船を収容できる26バースを整備している。すでに北港(旧港)と新港の取扱割合は1:2となっており、新港の整備を進めながら旧港から新港へ貨物の移行(2030年目指し)を進めている。

2022年に供用されたターミナル2-4段階では、遠隔操作されてガントリークレーンが設置されており、ヤード内の多くの荷役機械が自動化されている。

今後整備されるターミナル2-5段階以降は、荷役機械を原則として遠隔操作・自動化とすることとしており、かつ、その全てを国産化する予定となっている。



釜山新港 フェーズ 1-1・1-2・2-1・2-2・2-3・2-4



鎮海新港（釜山新港の西側）フェーズ1 図右側 釜山新港フェーズ2-5・2-6

新港の背後団地においては、20年～30年契約の入札で募集し、1坪30円程度で貸し出して優良企業の進出を促している。但し毎年、契約時の提案通りの運営が行われているか検証しているため、契約が履行されなければ結果として撤退する企業もある。

2020年12月に策定した第4次（2020～2030年）全国港湾基本計画により釜山新港の西方に鎮海新港が計画されている。岸壁水深23m延長400m<sup>3</sup>万TEU級の超大型コンテナ船に対応できる超大型ターミナルを建設計画し、2032年に9バースを竣工予定としており釜山港全体で3,200万TEUを見込んでいる。

一方で、北港（旧港）は港を埋め立てて公園化を進めており、国際旅客ターミナルやオペラハウス等、人流エリアへの移行へ整備を進めている。そのため、2030年にはすべて港を閉鎖し、物流はすべて新港・鎮海新港へ移行する計画である。

このように、物流エリア・人流エリアの明確化、背後工業団地の優位性（税制・家賃等）、航路の多さ・荷役機械の自動化による入出港時間の短さ、地理的な港の優位製等、明確なコンセプトにおける港湾公社（民間）によるスピーディーな運営、そして国策による集中的開発投資が、ここまでの発展へと繋がっていると感じる。

四日市港でも、人流・物流の更なる明確化、W81等の国直轄事業推進の国への要望、RORO船誘致、AI等を活用した荷役機械の自動化等、そして水素供給の拠点化を積極的に推進し、四日市港の優位性をしっかり活かして、背後圏企業への更なるポートセールスが必要だと強く感じた。

## 2. 三井倉庫 코리아株式会社釜山新倉庫視察



三井倉庫釜山にて



説明者：スン・ホン・クォン氏



三井倉庫 코리아 釜山コンテナヤード

三井倉庫 코리아は、韓国の日系物流会社の中で一番早く、1987年に設立し創業37年目を迎える。(社員20名・協力会社社員30名で運営)

釜山新港倉庫は2014年に営業開始し、敷地面積12,000坪・倉庫約4,000坪・定温倉庫500坪・流通加工工場約500坪・危険物倉庫等1,000坪で運営している。

電気部品等の貨物も多く取り扱っており、中でもコーヒー豆(定温管理)は韓国国内で一番多く約4,500t取り扱っている。また、コンテナで運べないチューブ・パイプ等の一時保管も行っている。

この倉庫エリアは、外資系企業(一部でも韓国以外の資本が必要)による提案型事業計画の優位性で立地が決定され、低家賃での30年契約(事業計画が遂行されない場合は退去もある)となっている。

このエリアは、フリー・トレード・ゾーン(通関手続きなしで輸入・輸出入時の税の優遇等)なので、例えば数年間ここで貨物を保管(保管料のみ)して市場ニーズに合わせて出荷することもできる。

また、アメリカやヨーロッパ等からの本線航路は地方の港へ航路はないが、釜山港は航路が多くあるため釜山で一旦保管して地方港へ出荷すれば、スピーディーな輸送

が可能である。

そして、韓国では、保冷倉庫の保管期間には制限（1年以内）があるが、このエリアでは20年でも可能となっているもの強みである。

ソウルインチョンの倉庫では、文書保管サービス（銀行・保険会社・船会社等）を行っており、バックアップテープの定期的なデリバリーサービスも行っている。

やはり、世界有数のハブ港である釜山港の航路の多さがゆえに、倉庫業が成り立っていると感じた。

四日市港は背後圏企業の物流拠点との位置づけである。

2024年問題でトラック以外の輸送手段の必要性が注目されている。この機をとらえ関西エリアも含めた広範囲の背後圏からの集荷を進めて、国内のハブ港を目指して倉庫・荷捌き地等の整備を加速させる必要があると感じた。

## 令和5年度四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団報告書

四日市港管理組合議会議員（団員） 森 康哲

釜山港は、韓国初の貿易港で、開港147周年を、迎える港であります。コンテナの取扱量では、シンガポールや中国各港に次いで、世界第7位の2,315万TEU、という四日市港の136倍もの取り扱いを、1年間に行っている、超巨大港湾であります。12年前にも私は、釜山港に視察をいたしており、今回2度目の韓国でございますが、その当時は、コンテナの取扱量が、1,700万TEUでしたので、10年で1,4倍近くに、膨れ上がったことに、驚きをもった次第でございます。

今回の視察先は、前回と同じBPAで、設立20周年の、政府が出資（34,300億₩）の、港湾運営会社ですが、港湾管理と背後地産業の管理を、している会社です。以前視察した時は、コンテナの中に、部品として詰め込んだまま、港でおろし、背後地団地の中で、部品を組み立て、そして出荷するという、一連の中で、特区を作り、税金をかけずに、出荷できるという、国の政策で伸びた、要因があると、記憶していましたが、今回さらに、ハブ港として、コンテナの積み替え需要が、高まっていることに対応し、一週間に287航路あり、シンガポールに次いで、世界第2位と、積み替え需要の高まりに、見事に対応していることが、伸びた要因であると、説明がありました。更に釜山港は、港が天候のため、使えなくなることが少なく、年間3日ほど、使えなくなるとのことも、荷主にとっては、使いやすい港と、位置付けられて、いるのであります。自由貿易地域では、例えば、アメリカから部品を、釜山でおろし、背後地で組み立てた完成品を、釜山からアメリカや日本などへ、税金をかけずに、出荷できるのと、団地の事業所の年間地代が、1坪当たり30円と、格安で借りることができるように、優遇されています。また、新たに、今の港から20キロほど、離れた場所に、新港を作る、予定になっており、2030年をめどに、港の機能を移し、旧港は役割を、市民のための施設として、室内ダイビング場や、国際会議場・コンベンションホールや、公園やオペラハウスの建設が、進められていました。予算は10兆54億₩、投資をしているそうです。また、オランダのロッテルダム・インドネシアのジャバ・スペインのバルセロナに、韓国資本でソーコを作り、航路維持に役立てている。あと新港の整備には、5から6のターミナルを、整備予定であり、定期港路の数も、ますます増やす予定である。一通りの説明の後、BPAの船で、旧港をめぐり、公園やオペラハウスの建設現場を、海から眺め、現状視察を、いたしました。また、港にかかる大橋があり、設計段階では、海面から70メートルの船が、通れるようになっていたのが、完成後は63メートルしかなく、大きな客船が入れず、国際旅客ターミナルを、橋の内と外の2か所に、設置したと説明がありました。

午後からは、新港のほうの三井倉庫へ、視察に行きました。三井倉庫ホールディングス株式会社は、東京本社の創業1909年、現在の売上高は、3010億円と、巨大企業であります。そして、1987年三井倉庫コリア株式会社をソウルに設立し事務所が2か



所、倉庫が3か所、港が6か所あり、資本金が9億5300万円、という会社であります。

釜山港の自由貿易地域の中には、現在70社あり、その中に、釜山新港物流センターを、11,126坪の敷地には、一般倉庫（高床・低床）ドーム倉庫・定温倉庫・流通加工場・危険物倉庫・危険物屋外蔵置場が、設置されており、中には、電気製品やコーヒー豆が、所狭しと、詰まっていました。ちなみに隣は、日本通運でありました。小さな貨物から、比較的規模の大きな貨物を、取り扱うことにより、差別化を図っている。また、日本の耐ハイなどが、人気で、セブンイレブンのコンビニが、取り扱っている。そして、いったん倉庫で、保存をしたのちに、また、海上輸送をし、航空輸送・コンテナ輸送・トラック輸送・鉄道輸送・重量貨物輸送など、多彩な輸送方法により、顧客のニーズに、こたえている。航空輸送の場合、現在は、釜山空港だけであるが、新港の隣接地にも、新空港建設を、予定しており、さらに利便性が、高まる見込みである。そして、倉庫の中の在庫を、倉庫管理者と顧客の、お互いが、システムによって、在庫が見られる、環境にあるため、ロスが起きづらい。更に、家賃の高い、ソウル市内で、企業の機密文書（銀行・保険会社など）を、安全に、安く、保管することができる。また、ソウルでは、1年間しか、保存できないが、釜山では、何年でも保管が、できるなどメリットが、沢山ある。

以上、2か所の視察であったが、内容が濃く四日市と比べ、数字的には大きな開きがあるものの、基本的な定期航路の拡大や、港湾整備などの取り組み方は、見習うべきものが多かったと感じました。



## 令和5年度四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団報告書

四日市港管理組合議会議員（団員） 山崎 博

今回の海外視察調査先は、釜山港と決定された。釜山港に関しては、観光にて何度も訪れてきた港町であったが、その時の印象に関しては、コンテナが高く積み上げられゾウさんみたいな巨大ガントリークレーンによりコンテナが、トラックから降ろされ積み上げられていく中、その効率の良い作業のオペレーションと、的確にスピーディーに重ねられる姿に驚きを隠せなかった印象であった。

さて、その様な思いから四日市港管理組合議員団として代表派遣され心躍る釜山港の視察の中、視察訪問先は、BPA釜山港湾公社様であった。この企業は2004年に設立され今年で20周年を迎える。韓国中央政府所有として港湾資産を出資された資本金は33千億<sup>ウォン</sup>であり、公共企業としてBPAは韓国最初の港湾公社として躍進されている。

また、釜山港湾公社の特徴として、政府機構の港湾委員会という最高議会がある中、民間企業の経営方式を得て、独立採算制を適用し、BPAに人事権も任せるうえで、時代に先駆け出来る変化や環境に適宜に対応可能な企業とし、サービスと生産性の効率を強化する中で、公共利益により利益と利潤創出活動を調和させたBPA釜山港湾公社である。

釜山では、2030年万博誘致を筆頭に各分野のプロジェクト開発が、展開されている。その主要な取り組みとしては、釜山港に新たな埋め立てにより釜山新港・鎮海新港や釜山空港に代わる新空港の建設等、急ピッチで事業展開されている。

さて、釜山港のビジネス競争力について触れると、2023年は東南アジアにおける港湾ビジネス競争力は、2315万TEUのコンテナ処理をし、シンガポールに次いで第二位である。BPA釜山港湾公社では、現在韓国には11のコンテナ港があるが、釜山港は韓国コンテナの75%を占める港であり、世界7位のコンテナ港であるとともに、積替船籍量も多い港である。

BPA釜山港湾公社は、韓国政府が出資し国が後押しをする民間手法企業として、海外のポートセールス等マーケティング調査をグローバルに積極展開を行う中、約100カ国・500港湾と繋がり、持続可能な経営と競争相手国と共に成長を目指す説明がされた。そしてまた、企業主導のため国が関与する港の使用料金に関しても、釜山港に関してはその料金の安さが際立っており、現在では中国の港湾よりも安い状況となりグローバル戦略港として、今後ますます成長するものと思われた。

また、BPA釜山港湾公社の所有する会場視察船に我々派遣議員団は乗り込み、釜山ビレッジを目の前に港湾内に囲んだ新たに開発される釜山新港や鎮海新港の現況、そして巨大ガントリークレーンシステムを誇るコンテナヤード等を視察。我々派遣議員団は、海上からのダイナミックに演出される優雅さに圧倒された。又、船内のスクリーンには、現況の説明を専門の担当者からと、港湾専門のビジネス通訳から説明さ

れる中、どちらが専門担当説明者なのか判らないほどビジネス通訳の方は、港湾施設の説明に関してはプロであった。しかしながらその熱い説明により、我々派遣議員団は釜山港の新たな開発プロジェクトの創出と、2030年に向けた万博の誘致に対する熱い思いを感じ取る事が出来た。

次の視察先は、1987年に設立された三井倉庫コリアである。今年で創業37年目を迎える中、2014年7月から本格的に稼働始めた日本が誇る三井倉庫株式会社様の韓国釜山新港物流倉庫であった。概要の説明を、三井倉庫様の日本語堪能な権純弘（スン・ホン・クオン）氏からされ、また場内現場視察も丁寧な説明が行われ、有意義な現地調査となった。

この施設は、釜山港のコンテナターミナルに隣接するエリアに37千㎡の土地を確保し建設され、韓国における物流事業の中心拠点として運営されている。また、全体敷地も約12000坪以上あり、三井倉庫として活用している規模は一般倉庫とドーム型倉庫を併せ約4000坪と低温倉庫が500坪と、2階にも流通加工工場が、約500坪あり更に危険物倉庫等を併せると約5000坪を超える三井倉庫の施設である。

本物流センターでは、既存貨物の集約を図るほか、釜山新港フリートレードゾーンの立地を生かし、非居住者名簿保管、保税状態での流通加工といった高付加価値の高いサービスを提供されている。また低床（・高床倉庫での設備関連輸送や、危険物保管、低温倉庫でのコーヒー豆の保管技術など、一般倉庫での流通加工業務など、多様な施設を生かした幅広いサービスメニューを取り揃えている。

釜山新港のフリートレードゾーンを利用した中で、ヤード保管・コンテナ保管等多様な貨物の取り扱いが可能であり、フリートレードゾーンにある倉庫を利用した海上・航空輸送から小口納品までシームレスなサービスを展開されている。また、同倉庫で製品の保管だけではなく一部部品の組立加工を行い製品出荷する機能サービスも取り入れ、顧客の期待に高付加価値サービスの提供により、売上・利益率を高めている。

また敷地の広さがある為テント倉庫も設置され、業務拡大に関しても十分対応出来るスペースが、強みとなっている。やはり、釜山新港のフリートレードゾーンを利用した物流センター運営を通して、物流効率化とコスト削減を実現するなど、現地事情を活かしたサービスにより、韓国以外にも4つの組織があり、北東アジア・東南アジア・アメリカ・ヨーロッパなどでも物流施設を展開され、三井倉庫コリアは北東アジアに該当し、更にプラットフォーム型サービスの開発と展開に取り組み一連の直接投資によって、各地域の多様な物流機能をサービス基盤として活用し、将来的により多くの顧客が三井倉庫のサービスプラットフォームを進んで利用出来る仕組みづくりが構築された。

以上、報告とします。





## 令和5年度四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団報告書

四日市港管理組合議会議員（随行） 川崎 里志

世界のハブ港の最先端な港湾施設整備と、そこに位置する倉庫業務の管理運営体制などの現状及び将来計画について実地調査を行うことにより、議会として四日市港の発展的活用などの総合対策に資するため、令和6年2月15日から17日にかけて、大韓民国の釜山港及び三井倉庫釜山を訪問したので、その概要を報告します。

### 1. 釜山港

釜山港は、大韓民国の釜山広域市にある港湾であり、港湾法上の第1種港に定められており、大韓民国最大の規模と貨物取扱量を誇る港湾である。現在では世界トップクラスのコンテナ貨物におけるハブ港湾へ成長しており、コンテナ取扱量世界第7位の港湾となっている。釜山港でのコンテナ取扱は物流貨物の95%にも上る。

釜山港を管理する釜山港湾公社は、釜山港湾公社法に則り、総資金33千億ウォンの政府出資で2004年に設立され、今年で20周年となるが、設立の理由としては開発管理運営を効率的にするためとのことである。

釜山港は韓国の中でも1番の港湾で、全国の約7割の物流量を処理しており、輸出輸入量の63%、積替船籍量としては97%を処理しているが、輸出輸入量の量は限られているため、積替船籍の量を増やすための努力をしているとのことである。

週287航路を運営しており、約100カ国、約500の港湾と繋がっていることは世界のハブ港たる所以だと納得した次第です。

コンテナ取扱量の世界上位を独占する中国では、例えば上海港だと年間のポートクロージングが36日あるのに対し、釜山港では3日しかなく、利便性の高さを感じた。

1995年から建設を始めた新港では、今年中に第6ふ頭が完成される予定で、旧港のコンテナ貨物取扱の役割は終了し、今後は公園化して市民の憩いの場所となる予定らしいが、本港の旧港の再開発にも参考になるのではないかと思われたが、あまりにも規模が大きく、また進め方が早く、どのような計画を立てたのか興味をそそられた。しかしながら、その説明はされず残念だった。

旧港の湾内を港湾案内船から見学したが、港のすぐそばまで山が迫っており、日本の神戸港に似ていると感じた。

波は穏やかで、川からの流水がないため、台風が来ても、流木など川からのごみが散乱することはないとのことであった。

その後下船し、国際旅客ターミナルを見学した。約3千億ウォンをかけて2015年にこの場所に建設されたとのことである。

5階建てで、ターミナルとしての機能を持っているのは主に2階と3階。1階は駐車場、4階は事務所、5階はイベントホールになっていた。空港のように到着と出発で

フロアを分けてあり、2階が到着フロアである。

訪問した時も、いくつかの会議室で会議が行われており、多目的に利用できる使い勝手の良い施設だと感じた。

釜山大橋の下を通れる6.3m以下のクルーズ船が2隻係留できるそうである。それ以上高いクルーズ船は、橋の手前に設けてある別のターミナルに接岸するらしいが、複数もの旅客ターミナルを保有していることも驚きであった。



## 2. 三井倉庫釜山

三井倉庫釜山は日本企業の三井倉庫の傘下であり、三井倉庫コリアを形成するソウル倉庫と並ぶ存在である。

倉庫のある新港では、その背後地が全て倉庫となっており、三井倉庫釜山は入札に打ち勝ち2014年に倉庫を建設し操業しているとのことであった。

日系資本では、他には日本通運があるが、最近では倉庫業にはあまり力を入れていないのではないかと説明があった。

本市に本社を構える日本トランスシティ株式会社が、2017年に霞北ふ頭に新倉庫を建設したが、その敷地面積は1万2,000坪であるが、ここ三井倉庫釜山は5,631坪である。1棟の倉庫規模としては倍の違いがあるが、釜山新港では、約70社もの倉庫業者がいるとのことなので、背後地の敷地面積を考えると、倉庫群はそうした坪数があると驚愕した次第である。ただ、コンテナだけでも年間2,270万TEU（2021年）の約70%を取り扱う新港であれば納得である。

三井倉庫釜山には様々な種類の倉庫があり、定温倉庫を保有してコーヒーの保管していることは珍しいとのことであった。

韓国においても労働に関する規則はかなり厳しくなっているようで、正社員の確保は非常に慎重に行っており、倉庫での検品作業などは、協力会社に委託しているとのことである。

また、コーヒー豆の袋を積み上げる作業は大変な重労働であり、韓国の若者は逃げ出すこともあり、海外の労働力を使用しているとのことであった。その点では日本も共通しているように思えた。



### 3. 所感

釜山港においては、旧港の再開発のスピード感に驚かされた。本港も構成団体として参画している「四日市みなとまちづくりプラン（基本構想）」を実効性のあるものにするべく精力的に取り組むべきであり、旧荷上場の整備や上屋の再利用など、喫緊の課題は山積している。

また、新港の新ふ頭の建設スピードにも驚愕した次第である。世界のハブ港として取扱う物流量を考えれば驚くに値しないのかもしれないが、本港においても、モーダルシフトなどを考えた際のRORO船接岸可能な岸壁の整備など、優位圏内のニーズを的確に把握しつつスピード感をもって取り組んでいかなければならないと感じた。

三井倉庫釜山では、港を利用する企業の生の声が聞けて随分と参考となった。ただ、港に対する要望など関わり方についてももう少し具体的に聞きたかった。

いずれにしても、質疑等精力的に公務に当たられた調査団の皆様、受け入れていただいた訪問港、倉庫の方々、仲介の労をとっていただいた国際港湾協会様ほか、関係各位に深くお礼申し上げます。

