

日韓海峡経済圏の形成とロジスティクス

山崎, 朗
九州大学経済学研究院 : 教授

<https://doi.org/10.15017/2198490>

出版情報 : 韓国研究センター年報. 2, pp.17-20, 2002-03-15. Research Center for Korean Studies, Kyushu University

バージョン :

権利関係 :

日韓海峡経済圏の形成とロジスティクス

山崎 朗(九州大学経済学研究院教授)

九州大学大学院経済学研究院の山崎と申します。はじめに今回の研究の問題意識を、少しお話しておきたいと思います。私が最初に韓国に行きましたのは、10年ほど前にアジア太平洋センターのプロジェクトで、日韓国土構造比較研究の調査でした。その後、ほぼ毎年のように韓国に行く機会がありまして、すでに10回くらいは行っているのではないかと思います。今年は夏に釜山を訪問いたしまして、釜山港とルノー・サムソンの自動車工場を視察してまいりました。

これまで立地論や地域開発論を勉強してきましたが、1994年の神戸の震災以降、国際物流に大きな変化がありました。日本海側の港湾を中心に、神戸港ではなく釜山港をハブ港湾として使うという、日本の港湾ではなく外国の港湾をハブとして使うという、新しい流れです。

とくに、北九州の門司・下関・博多は、神戸から離れており、釜山港に非常に近いので、急速に釜山港シフトが進み、1995年以降、国際コンテナ貨物の総量や国際航路数が急速に増えていました。それと同時期に、国土庁は、国内の大都市だけではなく、海外との交流を促進することによって地域の開発を図る広域国際交流圏構想を打ち出しました。2年前に、物流の広域国際交流の物流圏づくりというので、国土庁の勉強会に呼ばれましたが、そのときには残念ながら、北部九州港ではなく広島港と仙台港をモデルにいたしました。このような問題意識は日本政府にもありまして、それが私にも大きな影響を与えたといえます。

ところで、以前、私は横浜の方に住んでいまして、座間工場が車で10分ほどの所にありました。イギリスのサッチャー元首相など、海外の要人の方が最先端の自動車工場ということで訪問される工場として認識していたわけです。しかし、日産の経営不振のため、その座間工場が閉鎖されることになりまして、大変驚きました。その受け皿に、日産の九州工場が活用されることになり、

九州が自動車産業の新しい拠点として、潜在能力を持っていることに驚いた記憶があります。その後、日産の技術は釜山のサムソン自動車工業に移転されました。経済不況や過当競争によって、サムソン自動車は事実上破綻し、外資による再編が動き出したわけでありまして。その結果、ルノーがサムソン自動車を買収し、日産自動車とサムソン自動車は、同じルノー系の会社になりました。

数年前に、九州経済調査協会は「日韓自動車海峡圏構想」を打ち出しました。北部九州と韓国の南部地域で、部品や人材が交流する自動車産業の海峡圏を構築しようという構想です。しかし、現実にはあまり動き出さなかったわけでありまして。なぜかといいますと、サムソン自動車工業は日本やアメリカに輸出してはいけないという契約でして、輸出が許可されていたのは中東だけだったそうです。

しかし、今後は同じルノー系となりましたので、この関係は変化すると考えています。2002年に、日産はルノー・サムソンに対して、サニー・ブルーバードと同じ車台を供与します。基本的な骨格が同じであれば、当然、似通った部品を使用しますので、韓国からの部品の輸入や、韓国への部品の輸出が増えると思われます。つまり、同じ系列の企業のなかで、企業内分業が進展し、ロジスティクスが再編されるという、大きな変化が2002年あたりから自動車産業でも起こるのではないのでしょうか。

問題意識から本題へ少し入ってしまいました。マクロ的な港湾の統計や物流の統計を見ても分からない、あるいは産業ベースで議論しても分からない、企業ベースの関係が、現在、日韓で大きく変化しているのではないかと感じるがありました。それで、少しずつ現地調査をし、事実関係を詰めている段階です。

私が個別事例として注目しているのはソニーです。ソニーには、ソニー・ロジスティクスという、ソニーの世界物流を担当する子会社があります。韓国向けのソニ

一製品の大半は、下関のフェリーを使っています。1999年に、ソニー・コリアは、本格的に韓国でソニー製品の販売を開始しました。もともとベースが少ないため、伸び率が高くなるのは当たり前ですが、1年間で販売額は3倍になりました。

日本企業は韓国での販売網を構築する初期段階にありまして、トヨタも自動車の販売網を整備している段階です。ただ、既に貿易の統計などでも、面白い動きが確認されます。例えば、門司税関から韓国に輸出された自動車の金額は、対前年比で116倍になりました。これは、トヨタ九州の生産するハリアーが韓国に輸出され始めたせいです。伸び率は大きいですが、絶対額は4億円程度のレベルです。しかし長期的には、トヨタ車の1車種は、この九州から輸出されるだろうと考えております。

これまで日韓の産業間関係は、非常に競争的な関係にあると捉えられてきました。韓国側は輸入超過、とくに製造装置や特殊な部品は、日本側からの一方的な輸入に依存している。その結果、韓国の対日貿易赤字は大きい。しかも、消費財の相互浸透は、ほとんどみられない。しかし、私は、この流れが企業間関係の大きな再編の中で変化しているのとの認識を持っています。その結果として、ロジスティクスの性質も変化していくはずです。

現在、ロジスティクスは、単なるロジスティクスではありません。サプライ・チェーン・マネジメント（SCM）のなかに組み込まれています。調達－生産－販売の全てを包含したシステムとして、いかにして合理的かつスムーズな流れを形成するかと、さらには情報ネットワークといかに組み合わせるかといったことがテーマになっています。日本と韓国は、海峡を隔てて約200キロしかありませんので、この距離を上手につなぐことで、外国としてではなく、国内と同じSCMに組み込むことが可能となります。

実際、下関の関釜フェリーを利用することで、SCMが機能的に作動している事例があります。関釜フェリーは、下関周辺の貨物のみを取り扱っているわけではありません。大阪や東京の製品をかなり扱っています。ソニーも、関釜フェリーを積極的に活用し、サプライチェーンのシステムを構築しています。関釜フェリーの貨物は、重量は

軽いものの、金額は高いという特色を持っています。重量ベースでは、博多港や北九州港には魚介類や農作物が入りますので、大きいのですが、金額ベースでは、下関港が非常に高い。これはフェリーという特色と、日本企業のSCMの韓国窓口であるという特色のためであると思います。

かなり本質的なところへ、先に入ってしまったが、いくつかトピックとしてお話したいことがあります。世界第2位の鉄鋼メーカーの新日鉄と、世界第1位の韓国の浦項製鉄が株式の持ち合いに入りました。新日鉄の方が一方的に買っている感じと思いますが、新日鉄が浦項製鉄の株式を約3%取得しました。今後次世代鋼材の共同開発や技術者の交流などが、かなり進んでいくでしょう。最終的には生産、販売、リストラクチャリングも、国際的に行われると良いと思いますが、これは独占禁止法に抵触する可能性があるため、なかなか踏み切れないようです。将来、日本の素材産業のリストラクチャリングを本格化するためには、この独占禁止法も再考を迫られるはずです。

また、新日鐵と浦項製鉄に対抗するように、川崎製鉄と現代鋼管が提携しています。日本と韓国が単純に競合関係にあるというよりも、日本と韓国の様々な企業間の組合せのなかで、新たな競争の形態が生まれているという事態が起こっているわけです。現代鋼管は、現代自動車に筆頭株主として、川崎製鉄から現代自動車の使用する鋼板を調達していることもあって、提携したようです。

セメント産業では、太平洋セメントが双竜セメントを事実上買収する動きがありました。フランスのラファージュは、麻生セメントにかなりの出資をしていますが、同時に韓国のメーカーも買収しています。これも、多国籍大企業の枠の中に、日韓の企業が同じグループ企業として取り込まれるという流れであります。当然、最終的なリストラクチャリングは、日本や韓国という枠組みではなく、東アジアという枠組みのなかで行われるわけです。

先ほど紹介しましたソニーですが、ソニーは馬山の工業団地に工場を構えています。釜山からは少し離れていますが、この工場はソニーグループのなかで、最も効率のよい工場です。ソニーの本社にヒアリングに伺いまし

たところ、韓国の技術者は非常に能力が高く、韓国のR & D部門で開発したほうが良い製品があるそうです。製品のライフサイクルが速いものは、韓国の研究者の気質にあっているといわれています。光ピックアップ、DVDプレイヤー、ハイファイコンポ、ヘッドホン、カーステレオなど、研究開発のスピードが要求されるもの、超ハイテクではない製品は、韓国で開発されています。そして、馬山で生産した製品は、毎日関釜フェリーで日本に運ばれているそうです。ですから、ソニーの戦略をみていますと、いずれは日本企業が韓国の子会社を、頭脳部分のある生産拠点として再編成していく流れがあるだろうと考えることができます。

ほかにも、松下とLGがエアコンの共同生産しているとか、シャープと現代電子が液晶部品の共同生産に入るとかの事例があります。さらに、ソーテックは韓国のトライジェムに全量を委託生産しています。そこから下関に向けて、毎日、船でパソコンが運ばれています。税関の月ごとの統計をみてまして、一番驚きましたは、1999年のある時期に、門司税関の韓国製パソコンの輸入量が、対前年比13.5倍に跳ね上がったことです。正直、最初は、なぜパソコン輸入が急増したのかがわかりませんでした。関釜フェリーの社長にお聞きしたところ、ソーテックがSCMを組んでいる事実が判明したわけです。

このような流れが、現実の生産や投資に結びつくのはおそらく、2002年以降、実際に共同研究されたものが、日本と韓国のどちらかの生産体制に入ってくるころだと思います。その結果として物流の内容も変化することになります。

博多や北九州からも、当然地方港湾からも、釜山に向けて、たくさんのフィーダー船が行っています。それにも関わらず、フェリーを利用する背景には、どうも「物流品質」重視があるようです。安川電機もロボットアームなどは、揺れが少なく、時間が正確であるという理由で、目の前にある門司港を使わず、下関まで運んでいます。フェリーは、そもそも人間を運ぶ船ですし、揺れが少なく、定時に着きます。このようなフェリーは、SCMにおいて重要な役割を果たしてくるのではないのでしょうか。日韓海峡には、多くの高速船フェリーが走っています。

おそらく今後の課題は、地域の開発戦略として、フェリー航路を釜山だけに止めるのではなく、もう少し多くの都市（例えば、仁川など）と航路を構築していくことが重要になってくると考えております。

つぎに、日本全体の大きな流れとの関係を少しお話します。現在、日本は輸入超過の時代に突入しつつあります。つまり輸入品中心の国際物流になっていますので、できるだけマーケット・インで、東京や博多など大都市の港湾にコンテナ貨物が集まる傾向がみられます。地方都市と地方中枢都市の港湾を比較すると、北九州、博多、下関あたりのコンテナ貨物が非常に多くなっています。これらの港湾は、もともと港湾の機能が都市の規模からしても多様であります。仙台の主要港湾である塩釜港と比べましても、博多は20倍以上のコンテナ貨物を扱っています。他の100万都市でも港湾の機能につきましても、苫小牧が仮に札幌の港だと考えると、その約6倍の貨物が着いています。博多港は、アジアに近いということで、国際物流の拠点になっています。

他の九州の都市と韓国の小都市の間にも、新たなネットワークが広がってきています。一番延びているのは、宮崎県の細島であります。細島と韓国の間では、地方都市のなかでは最も大きな貿易額が計上されています。これは、旭化成が細島を使っているためです。現在、旭化成は韓国に積極的に投資をしています。オンサンに、フランスのローディアと旭化成は、ナイロン66の原料となるアジピン酸の原料工場をつくることで合意しています。アジピン酸の原料は、延岡から運ぶということにして、国際的な生産配置を前提に、しかも外資と組んで、東アジア全体の産業配置を考えるという動きがあるわけです。その結果、日向・延岡地区の小さな港湾である細島が、博多・北九州に次ぐ、九州第3位のコンテナ港湾になっているという、面白い現象が生じています。

最近では熊本・八代・長崎なども釜山航路ができておりますが、こちらの方は思ったほど貨物は集まっていません。しかし佐賀県の伊万里港は、大川の家具などを扱って、予想よりも盛況であります。

最終的な結論を申し上げますと、これまで日韓の産業比較研究は、競争関係または特殊な補完関係を前提に議

論をしてきました。最近出ました『21世紀の韓国経済』というアジア経済研究所の本においても、分析の仕方は、これまでと同様、過去の日韓関係の分析枠組みに依拠しています。21世紀の韓国経済を考えるのに、過去の枠組みのまま適用することはできません。それゆえ、企業間関係の再編とロジスティクスの変革を、実地調査で裏付けてきたわけです。

国土交通省も、大きく輸送システムが変わるだろうとの認識を持っております。運輸省が最近につくりました次世代港湾ビジョンのなかでも、アジア輸送の準国内輸送化というワードが何度も出てきます。これは、先ほど申し上げた、アジアを股に架けたSCMの構築です。その構築が可能な場所は、北部九州に限定してもかなりあります。このような場所＝市場は、韓国側からみると北部九州に生まれるでしょう。北部九州からみると、初めて韓国という巨大な市場が機能し始めると思います。トヨタ九州が目の中の韓国市場に対して販売を開始したときに、九州の生産拠点としての役割が変化してくる。その際、ロジスティクスがきちんと対応できるか否かが、地域戦略の1つになってくるのではないかと、私は考えております。

今週号の日経ビジネスに、日本企業が急速に韓国のマーケットに参入しているとの記事があります。ビジネスの達人になるためには、韓国社会の奥の奥まで入り込む意気込みと気迫がなければ、韓国での事業化はとても難しいと。しかし、韓国への投資は、通貨危機前の7倍に現在伸びているということです。私も深川先生に連れられて、韓国社会の奥の奥の方に少しずつ入っているところでありまして、また次回機会がありましたら、もう少し、奥の奥の話をきちんと踏まえたうえで、お話をできるのではと思っております。ご静聴どうもありがとうございました。