

World Watching 92

ワールド・ウォッチング



釜山港における新たなロジスティクス・ハブ事業



太田 泰司

韓国MCCロジスティクス株式会社
代表理事社長

最近日本では、小売業界を中心として中国・東南アジアからの輸入が増加している。これらの輸入品の中には店舗での品揃えの必要性から、販売回転率が高くない商品も多く輸入されているが、このような商品は価格が安いにもかかわらず期待した利益が得られないといった問題が生じている。

これらの問題を解決する一つの方法として、三井物産食料・リテール本部は、MCC(マルチカントリコンソリデーション=複数原産国貨物混載輸送)という新しいビジネスモデルを開発した。本稿では、港湾の新しいロジスティクス・ハブ機能としてのMCCについて説明するとともに、釜山港におけるMCCの取り組みについて紹介する。



釜山MCCの仕組みと効果

2005年11月、三井物産と株式会社国宝(日韓航路の最大手の一つである興亜海運の子会社)のJ/Vにより設立された「韓国MCCロジスティクス株式会社」(<http://www.mclk.co.kr>)は、釜山港において、敷地面積2万坪、倉庫面積6千坪の大型保税倉庫の運営を開始した。

MCCとは、複数の原産国から輸入された製品を一旦釜山港の保税倉庫に揚げ、そこで仕向け地毎に必要な物を必要な量だけ仕分けした後、混載品としてフルコンテナ単位に纏め、日本各地の最終配送拠点に最も近い港まで配送することでトータルとしての輸送費、在庫費用、廃棄ロスを極小化し、過大な物流費負担の問題を解決しようとするものである(図1)。

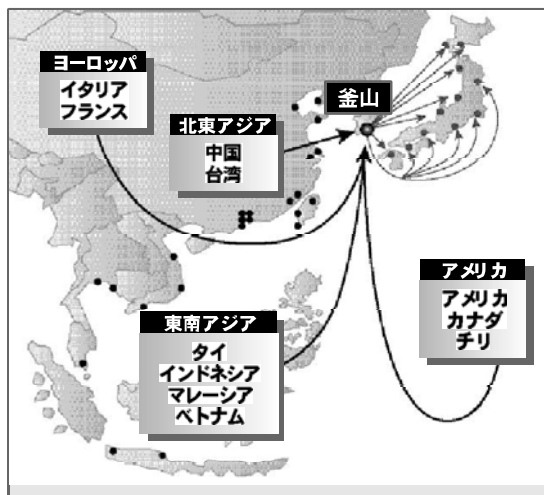


図1 釜山MCCを活用した物流改善イメージ

これにより、①日本の主要港から各地方の配送拠点までの割高な長距離内陸輸送費、②単品をコンテナ単位で過多輸入することによる過大な保管スペースの発生、保管期間の長期化、③長期保管に起因される廃棄・割引ロスの発生、④購入から販売までの長いタイムラグによる資金負担、といった物流コスト等に起因する問題の解決が期待できる。

釜山MCCによる物流コスト節減効果は、商品や配送形態にもよるが、試算では通常輸送費の30%、在庫費用の50%程度を目安としている。また、日本国内での長距離内陸輸送が船舶輸送に代替されるというモーダルシフトが可能となり、CO₂の削減にも寄与できる。



なぜ釜山港なのか

MCCを具体化する際に、候補地として、釜山港、高雄港、上海港等を比較・検討した。その結果、釜山港が日本の港湾50港以上にフィーダー船のアクセスがあること、日本の最終配送拠点までの調達期間が1週間以内と短期間であること、IT(EDI)を含めたインフラが整っていること、良質な労働力が得られること等から優位性があると判断され、MCCを立地することとした。また、土地賃貸料、税制面で

区分	釜山	高雄	上海
総合評価	◎ 18	○ 11	▲ 10
リードタイム	◎ 3	○ 2	▲ 1
航路数	◎ 3	▲ 1	▲ 1
人件費	▲ 1	× 0	○ 3
港湾費用	○ 2	○ 2	○ 2
作業の品質	◎ 3	○ 2	▲ 1
インフラ	◎ 3	○ 2	▲ 1
政府支援	◎ 3	○ 2	▲ 1

◎=有利(3点) ○=多少有利(2点) ▲=普通(1点) ×=不利(0点)
[資料：三井物産株式会社自社分析資料]

図2 MCCの立地要因分析

満足できる政府支援が得られることも釜山港への進出に際して大きなインセンティブとなった(図2)。

釜山MCCの取り組み状況及び今後の見通しについて

現在、釜山MCCでは、主として日本向けのホームセンター関連貨物でMCCを行っているが、最近釜山MCCの機能が各業界から注目されつつあり、家具、飲料、通信販売、スポーツ用品、家電製品、車両部品、食品原料等の分野からの引き合いが増加している。一般的にMCC導入効果が最も期待できる商品の特徴としては下記のようなものが挙げられるが、今後はこのような商品を中心としてMCCの普及を目指したいと考えている。

- ①日本で全国的な配送がなされている商品
- ②単価に占める物流費の比率が比較的高い商品
- ③販売回転率が低く、輸入した場合過剰在庫になりやすい商品
- ④従来のTS(トランシップメント=コンテナ積替輸送)やSCC(シングルカントリー=コンソリデーション=単一原産国混載輸送)において管理・コスト面での見直しが必要な商品
- ⑤複数原産国から調達された部品の組み立てが必要な商品

例えば、操業当初からMCCを利用しているホームセンターの場合、原産国がタイ、ベトナム、インドネシア、中国等の貨物を苫小牧、仙台、名古屋、神戸、松山等の日本の港湾向けに月間100TEU以上を処理した実績もある。同ホームセンターでは、現在、原産国の一部で行っているSCC(単一原産国貨物混載輸送)についても管理・コスト面で見直し(上記④)が行われており、今後この部分も含め釜山MCCとして集約することも検討されている。

当社に対する韓国政府の支援策

韓国MCCロジスティクスは、外国企業として釜山自由貿易地域への投資第1号であるが、投資に際して韓国政府の支援策も大きな魅力の一つとなった。



釜山MCC全景

また投資決定後も環境整備を含め関係当局から様々な協力も得られ、大きな支障無く開業することができた。

韓国政府は、釜山港を北東アジア物流ハブとして拡大発展させることを国家戦略の一つとしており、自由貿易地域に指定された物流団地に投資する外国企業には投資規模に応じて、大きなインセンティブを与えている。因みに当社に対するインセンティブの例は下記の通りである。

- ①自由貿易地域に指定され、一般保税倉庫には無い特典が与えられる。
- ②土地賃貸期間：50年間
- ③法人税減免率：7年間100%、その後3年間50% 等

釜山MCC運営上の課題提起

釜山MCCは輸入品に対する物流費削減に寄与できると確信しているが、今後解決すべき課題として日本の特惠関税制度が挙げられる。釜山港でコンテナ単位のTSを行う場合は原産国からの一貫輸送と看做され対象貨物には特惠関税が適用されているが、釜山MCCを行う場合、輸送が一旦釜山で終了し、釜山から再度積み出す形となる為、原産国からの一貫輸送とは看做されず、特惠関税が適用されている原産国品である場合にも特惠関税が適用されないのが現状である。

釜山MCCの普及は、物流コストの削減のみならず、日本の港湾の活性化、CO₂の削減にも大きな効果が期待できるため、今後原産地からの直接輸入貨物のみならずMCC貨物にも同様に適用される弾力的な特惠関税運用の仕組みが構築されることを希望する。