

韓国港湾視察記

ERINA特別研究員 三橋郁雄

韓国の盧武鉉新大統領は就任挨拶に当り、韓国を北東アジアの経済的中心にすると宣言した。これは仁川、釜山、光陽が北東アジアのビジネス拠点として最も有利な条件を備えているとして、この地域を中心にして物流、産業、金融が結びついた複合ハブを開発すると言うものである。確かに北東アジアの交通ネットワークは拡大の一途を辿っており、この3地域はその核になりつつある。整備が急速に進む釜山港はコンテナ・ランキングで世界第3位であり、多くの日本、中国の港湾が釜山港経由で世界基幹航路と接続している。2年前に開港した仁川空港は、韓国はもとより日本の各地の地方空港からも欧米に行くトランジット空港として便利がられている。

交通の要衝たる地は古来より文化と産業の栄える土地である。交通を梃子に様々な交流を盛んにし、韓国の生活水準の更なる向上を図るというのは、誠に正解であろう。世界で一番元気なのは東アジアであり、韓国の考えはあながち困難ではない。北東アジアの交通の中心から東アジア、世界の韓国へ大きくはばたいてもらいたいものであるが、その場合最も大事なものは隣国日本の協力姿勢であろう。韓国・日本が交流促進に前向きで中国がこれに同調すれば、韓国のみならず日本も中国も21世紀に飛躍することができる。3国の関係がそうならなければ、どの国も期待できない。3国は運命共同体的な関係にあり、よい循環を創り出すことが重要である。そのきっかけを今韓国は作ろうとしており、日本も惜しまずに協力していきたいものである。については上記交通中心の一端を担う韓国港湾の状況を視察に基づいて述べることにする。2003年3月下旬に北東アジ

ア港湾局長会議傘下の共同研究チームに参加した際の現地見学の内容である。

まず、韓国港湾の全体の大きな取組みを述べる。次に仁川港と釜山港を概略的に見た上で、今後の韓国港湾の核になると期待され、現在急ピッチで建設が進む釜山新港に特に触れる。最後に現在の釜山港の中で最も活動的なターミナルである東釜山コンテナ埠頭（株）（PECT）の状況を述べる。

1. 韓国全体の大きな取組み

韓国は将来の自国の貿易と港湾の大きさをどのように予測しているのだろうか。この指標の一つとして、将来の物流動、なかでも外国貿易コンテナ量を考えることができる。この場合、各国との比較により、将来への取組み姿勢も明らかとなる。

大略であるが、2010年で日本の外貿コンテナ量は1,800万TEU（日本政府予測、2000年実績1,360万の1.3倍）、中国（香港を含まず）は5,500万TEU（中国政府予測、2000年実績1,800万TEUの3.1倍）、韓国は2011年で3,000万TEU（韓国政府予測、2000年実績880万の3.4倍）である（日中韓共同研究第2年次調査等による）。日本と比べ、中国と韓国の伸び率が非常に大きいことが興味深い。

最近の韓国政府パンフレットによると、2011年3,000万TEUが約4,000万TEUとなっている。これによると、各港湾の将来取扱量予測は（表1）に示す通りである。

（表1）韓国港湾のコンテナ取扱量予測（単位：万TEU）

		2001年	2011年
韓国全体		999	3,967
釜山港	現港	807	600
	釜山新港	0	804
仁川港、平澤港		68	361
光陽港		89	932
その他		35	270

この表から韓国政府の今後の取組み方向が理解できる。重点は釜山現港、釜山新港、光陽港であり、ほぼ同一規模でコンテナ貨物量を取扱う。また、釜山港は能力的に600万TEUと評価されているが、上記しているように既に2001年で800万TEUを越えており、釜山新港の開港が待たれているのがわかる。仁川港、平澤港はソウル都市圏の貨物増加に対応するものであるが、2001年の5-6倍の規模拡大を考えている。

2. 仁川港

仁川港はソウル都市圏を背後圏に持ち、環黄海経済圏ネットワークの一つの大きな柱を形成すると共に、潮位差が9-10mに達し、自然現象の厳しい海域の中の港湾という

特徴がある。2000年の実績は（表2）のとおりであり、総計1億3千万トンに達している。巨大港湾である。（因みに、2000年の日本の1位は千葉港の169百万トン、2位名古屋港の158百万トン、3位は横浜港の117百万トンである。）

（表2）仁川港の貨物

	貨物量（万t）	代表貨物品目
国内貨物	5,200	砂、石油、セメント、鉄鋼
輸出貨物	2,800	自動車、化学品、鉄鋼品、石油
輸入貨物	5,200	石油、飼料、穀物、木材、鋼材、鉱石、スクラップ、石炭

仁川港は輸入を主体とする港湾であるが、自動車なども大量に輸出されている。中古自動車もロシア向けに輸出されている。また、国内海上輸送も盛んであることがわかる。また、仁川港は中国の都市、丹東、天津、大連、煙台、威海、青島、上海と国際フェリーで繋がっており、韓国国際フェリーの拠点となっている。

仁川港は内港、北港、南港から構成されている。中心は内港で、ここには潮位差による不便を解消すべく、内港内部の水深を一定に保つための、閘門が出入口に設置されている。閘門は1万トン級船舶用と5万トン級船舶用の2つがあり、通過船舶数は合わせて2000年実績で国際航路が6,804隻、国内航路が15,671隻である（表3）。かなりの広さ・大きさであるが、中国三峡ダムのケースと比べると半分程度である。なお、これより小規模と言うことであるが類似したものが北朝鮮の南浦港にある。仁川より直線距離で200km北である。

（表3）閘門の諸元（単位：m）

	長さ	水深	幅員
1万トン級船舶用	245	6.4	18.5
5万トン級船舶用	380	8.3	18.5

仁川港の港湾施設の状況は（表4）の通りである。内港は8ターミナルに分かれており、そのうち7ターミナルを民間に貸し出し、港湾運営を任せている。残りの1ターミナルは公共ターミナルとしている。いずれも所有者は国である。

（表4）仁川港の現況

ターミナル名	バース数	取扱品目	オペレーター
1	11	鉄鋼、木材、一般雑貨	公共機関
2	8	同上	Union, Dongbang
3	7	同上	Dongbu Corporation, Global Enterprises, Korea Express
4	5	コンテナ	Hanjin, Korea Express
5		自動車、鋼材製品、バルブ	Sun-Kwang,
6	4	同上	Donghwa
7	4	穀物	TBT, Korea Silo
8	3	スクラップ、塩、砂糖原料	Korea Express, Youngjin, Dongbu Corporation
北港	8	木材、鉄鋼製品、セメント、原油、LPG、ディーゼル	
南港	9	国内貨物	

施設増強計画については、内港は現在以上の施設増設の余地はなく、新規需要には再開発が必要と考えられるが、北

港では、2011年までに18バースの建設計画があり、この場合5万トン級船舶も着岸できることとしている。南港では、4万トン級のコンテナ船バースを3つ用意し、年間45万トンの取扱をする計画であり、既にこの一部を韓国企業サムスンとPSA（シンガポール港務局）が受けることで、2001年8月から工事が開始している。北港及び南港はこのような大型岸壁の建設と利用に当たって大きな潮位差を克服せねばならず、技術的に見て大きな挑戦をしていると言える。

3. 釜山港

釜山港では後述するように釜山新港が建設中であるが、早くも2006年まではバース供用はない。それまでは急増する貨物量に対しては現港で対応することとなる。現港の状況は(表5)の通りであり、コンテナターミナルは6ヶ所ある。

(表5) 釜山港の現況

ターミナル名	開業時期	バース数	取扱能力(万TEU)	オペレーター
Jaseongdae	1978.9	5万トン×4 1万トン×1	120	Hachison Port Holdings (HPH)
U-am	1996.9	2万トン×1 1万5千トン×1	45	U-am Terminal Co.,
Gamman	1998.4	5万トン×4	120	Korea Express, Global Enterprises, HPH, Hanjin
Shingamman	2002.4	5万トン×4 5千トン×1	80	Dongbu-Corporation, Evergreen,他
Shinseondae	1991.6	5万トン×4	120~160	Pusan-East-Container-Terminal (PECT) (このターミナルはFTZ)
Gamcheon Hanjin	1997.11	5万トン×2	34	Hanjin, (このターミナルはFTZ)

釜山港のコンテナ貨物が急増している理由としては多くの要因が考えられるが、競争力が周辺国のハブ型港湾より高く、集貨力が強いことが上げられる。それを端的に示すのが港湾料金の安さである。今回の視察で韓国当局者は(表6)の資料を提示した。神戸港は釜山港の2倍であり、荷主にとっては釜山港が非常に魅力的であることが分かる。加えて、更に競争力を高めるため、トランシップ貨物の埠頭料金を2002年10月から20%割引を行っている。こうした施策の導入により釜山港では近年トランシップ貨物が急増中である。

(表6) 釜山港を基準にした東アジア港湾の港湾料金(1999年、KMI¹による)

釜山港	シンガポール港	高雄港	香港	神戸港
1	1.30	1.61	2.19	2.19

4. 釜山新港

釜山新港建設は1995年から2011年までの計画であり、と

りあえず2006年に3バースの供用開始を目標に急ピッチで工事が進捗している。完成時は北港地区で13バース、南港地区で12バース、西港地区で5バース、合計31バースという巨大港湾が出現することとなる。水深は15m~16mを予定しており、東アジア~北米・欧州の基幹航路の寄港確保が狙いであることが分かる。年間取扱量は約8百万TEUを考えており、総投資額は道路、鉄道アクセスを含まず、約9千億円であり、国が4千億円、民間企業が5千億円負担する計画である。

釜山新港の建設理由は次の通りである。

釜山現港の施設不足解消。釜山現港のcongestion costは年間5億ドルと見積もられている。また、釜山市の都市問題は釜山港若しくはその周辺の過密から生起しているケースが多く、この問題の解決にも資する。

Mega Hub Portの建設。韓国政府は21世紀において最高の海運国家を創造したいとしている。

国民経済基盤の強化。国際貿易の拡大を目指すためには前提となるインフラの整備が不可欠である。あわせて港湾競争力を強化し、港湾産業の拡大を図る必要がある。因みに、釜山市における釜山港の役割は(表7)のように表現されている(1999年現在)。全雇用のうちの28%、全従業員収入のうちの21%、全付加価値額の34%が釜山港関連産業によるものである。

(表7) 釜山新港の全工事量

コンテナターミナル	防波堤	浚渫量	護岸長	道路延長	鉄道延長
9.95km	1490m	72百万m ³	20.7km	61.6km	38.8km

建設には民営方式が導入されており、(株)釜山新港が北港地区のターミナルを作り、運営に当ることとなっており、その状況は次の通りである。

- ・会社設立：1997.9.5
- ・実行方式はBTO (Build, Transfer, Operation)：この方式はBOT方式と異なり、国に所有権を渡してから運営権を取得するもので、民間企業に不利な側面があり、韓国当局の中にもBOTにすべきとする意見がある。
- ・建設期間は2001~2008年。(2005年までに3バース、2006年までに更に3バース、2008年までに更に3バース、合計9バース、取扱容量は3百万TEUを想定している。)
- ・全建設費：約20億ドル
- ・出資会社：サムソングループ25%、CSXWT (米国の企業グループCSX World Terminal) 24.5%、現代グループ10.22%、現代建設9.28%、KTCA (韓国コンテナ埠頭

¹ 正式名称：Korea Maritime Institute

公団) 9.0%、その他9.0%

以上のように多くの企業の集合体であること、米国企業が投資していることが特徴である。なお、新港の背後地の産業開発も外資の積極的導入により進めることとしている。

5. PECTターミナルの状況

PECTとはPusan East Container Terminal Co. Ltdの略称である。

1991年から3バースで営業を開始、1997年に4バースめが営業開始、1999年にOOCL及びAPLに対しON DOCK CY (コンテナヤード) サービスを開始、2000年にP & O Nedlloydに対し同じサービスを開始 (表8)。

(表8) PECTバースの状況

バース数	岸壁延長	岸壁水深	リーファブラグ数	年間取扱能力
4	1200m	14-15m	634	1,600,000TEU

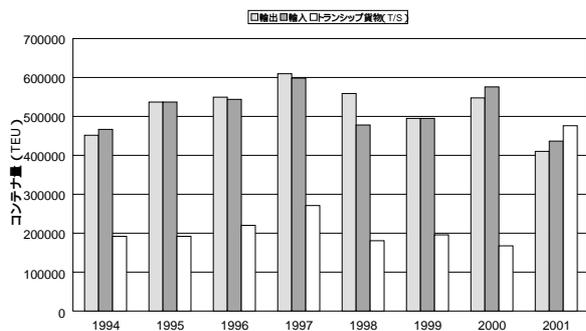
PECTターミナルには次のようなITシステムが整備されている。

Real time online customer information service : 船舶の出入港、船上、及び荷役中の貨物のモニタリング、追跡
PECTOS 2000 : KL-NET²方式によるEDI³及びターミナル活動を支えるシステム

Mlogis System : 船社、荷主、運送機関、ターミナルの間を繋ぐシステム

PECTターミナルにおけるコンテナ貨物の経年変化を下記に示す。輸出、輸入、トランシップ貨物ごとに分けて表示してある (図1)。

(図1) PECTターミナルにおけるコンテナ取扱量経年変化



この図より明確にわかることは、トランシップ貨物が2001年に急増したことである。従来は輸出若しくは輸入の半分にも達していなかったトランシップ貨物は、2001年になると、輸出、輸入のいずれよりも大きくなっている。

以上韓国港湾の概況を見てきたが、非常に大きな新規投資を行っており、北東アジア交通の中心になるための布石を着々と打っているのがわかる。北朝鮮が改革開放路線に向かい、経済成長をはじめると、それを援護する韓国としてはこの程度の港湾投資は十分必要になると考えているのであろう。日本ではこのような楽観論は影を潜めており、北東アジアの交流の停滞は今後とも当分の間継続すると多くの人が考えている。いずれにしろ、韓国の大胆な投資は今後日本の海運にも大きな影響を与えることになるだろう。



仁川港

² 韓国における港湾情報システム。

³ 電子データ交換 (Electronic Data Interchange)。